



# भारत का राजपत्र

## The Gazette of India

असाधारण  
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4  
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित  
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 51]  
No. 51]

नई दिल्ली, बृहस्पतिवार, मार्च 1, 2012/फाल्गुन 11, 1933  
NEW DELHI, THURSDAY, MARCH 1, 2012/PHALGUNA 11, 1933

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 22 फरवरी, 2012

सं. टीएएमपी/35/2010-सीडब्ल्यूसी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, एतद्वारा कांडला पत्तन न्यास स्थित कंटेनर फ्रेट स्टेशन पर इसके द्वारा प्रदत्त सेवाओं के लिए प्रशुल्क संशोधन हेतु केन्द्रीय भंडारण निगम से प्राप्त प्रस्ताव का इसके साथ संलग्न आदेशानुसार निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएएमपी/35/2010-सीडब्ल्यूसी

केन्द्रीय भंडारण निगम

आवेदक

...

आदेश

(जनवरी, 2012 के 6ठे दिन पारित)

यह प्रकरण कांडला पत्तन न्यास में स्थित कंटेनर फ्रेट स्टेशन (सीएफएस) पर इसके द्वारा प्रदत्त सेवाओं के लिए प्रशुल्क के सामान्य संशोधन हेतु केन्द्रीय भंडारण निगम (सीडब्ल्यूसी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित हैं।

2.1. सीडब्ल्यूसी का वर्तमान दरमान इस प्राधिकरण द्वारा आदेश संनीतीपी/38/2006-सीडब्ल्यूसी (केपीटी) दिनांक 28 जून 2007 के जरिए 31 मार्च 2010 तक वैधता के साथ अनुमोदित किया गया था।

2.2. दरमान के सामान्य संशोधन हेतु सीडब्ल्यूसी को अपना प्रस्ताव 30 जून 2009 तक प्रस्तुत करना था। चूंकि कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ था, हमारे पत्र दिनांक 28 अगस्त 2008 के माध्यम से सीडब्ल्यूसी को सलाह दी गई थी कि वे दरमान के संशोधन के लिए अपना प्रस्ताव सुरक्षित करें।

2.3. चूंकि सीडब्ल्यूसी के दरमान की वैधता 31 मार्च 2010 को समाप्त हो रही थी इस प्राधिकरण ने अपने आदेश दिनांक 31 मार्च 2010 के जरिए, यह निदेश देते हुए कि सीडब्ल्यूसी अपना प्रस्ताव तुरंत प्रस्तुत करें, 30 सितंबर 2010 तक दरमान की वैधता बढ़ा दी।

2.4. इस बीच, भंडारण प्रभार तथा भूमि किराया में अस्थाई संशोधन की याचना करते हुए सीडब्ल्यूसी ने एक पृथक प्रस्ताव प्रस्तुत किया। इस सबध में, हमारे पत्र सं टीएस्पी/77/2002-विविध दिनांक 24 मई 2010 के माध्यम से सीडब्ल्यूसी की दृष्टि में यह लाया गया कि प्रशुल्क बक्र की व्यापक स्थिति पर विचार किये बिना केवल किसी एक प्रशुल्क मद में संशोधन करने का कोई औचित्य दिखाई नहीं दे रहा था तथा सीडब्ल्यूसी को दोबारा सलाह दी गई कि दरमान के संशोधन हेतु व्यापक प्रस्ताव प्रस्तुत करें।

3.1. निरतर याद दिलाने के बाद, सीडब्ल्यूसी ने अपने पत्र दिनांक 8 अक्टूबर 2010 के जरिए अपने दरमान के सामान्य संशोधन हेतु प्रस्ताव प्रस्तुत किया है। इसने इस ग्राहिकरण द्वारा निर्धारित प्रारूप में लागत विवरणी, प्रस्तावित दरमान का मसौदा तथा समाप्त अवधि 2008-10 के लिए लाम एवं हानि विवरणी प्रस्तुत की है।

3.2. सीडब्ल्यूसी द्वारा अपने सामान्य संशोधन प्रस्ताव में व्यक्त किए भए मुख्य बिन्दु निम्नप्रकार हैं:

**क. लागत विवरणी**

(i). वर्ष 2008-09 तथा 2009-10 में इसके सीएफएस में प्रहस्तित वास्तविक यातायात तथा, वर्ष 2010-11 तथा 2012-12 से 2013-14 तक के वर्षों के लिए प्रहस्तन हेतु प्रक्षेपित अपूर्त आय अनुमानों के साथ साथ, नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:

वर्ष	यातायात (टीईयू में)	आय (₹. लाखों में)
2008-09 (वार्स्तविक)	62855	963 21
2009-10 (वार्स्तविक)	48131	709 42
2010-11 (अनुमानन)	46400	683 90
2011-12 (अनुमानन)	47600	731 80
2012-13 (अनुमानन)	54600	752 35
2013-14 (अनुमानन)	61700	772 80

(ii) 2010-11 से 2013-14 तक के वर्षों के दौरान सकल खड़ में कोई अभिवृद्धि प्रस्ताव नहीं है।

(iii) 2010-11 से 2013-14 तक के वर्षों के लिए सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तुत लागत विवरणी के अनुसार दर्शायी गई समग्र लागत स्थिति नीचे लालिका में दी गई है।

( ₹, लाखों में)

विवरण	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14
यातायात (टीईयू में)	46400	49600	54600	61700
आय	683 90	731 80	752 35	772 80
उपरि व्यय सहित प्रचालन व्यय	794 51	849 55	918 21	1004 72
मूल्य हास	110.36	108.41	108.46	108.51
आरओसीई	240 21	305 29	312 43	300 01
शुद्ध घाटा	(-) 461 18	(-) 531 45	(-) 586 75	(-) 640 44
शुद्ध घाटा प्रचालन आय के % के रूप में	(-) 43%	(-) 72.62%	(-) 77.99%	82.87%

#### ख. दरमान:

दरमान में प्रस्तावित मुख्य बदलाव नीचे दिये गये हैं।

(i) सीएफएस में कटेनर प्रहस्तन परिवहन तथा अन्य सेवाओं के लिये प्रभार

- कार्गो प्रहस्तन एवं परिवहन हेतु प्रशुल्क में प्रस्तावित वृद्धि 20% से 58% के बीच में हैं।
- कार्गो सुपुर्दगी (आयात), कार्टिंग (नियात) सड़क परिवहन घाहनों पर उठाकर/पर से उठाकर रखने के लिए प्रशुल्क में 90% से 185% तक बढ़ातरी के लिए प्रस्ताव रखे गए हैं।
- अधिकान्तर मदां से सद्विधित वर्तमान प्रभारों में 50% से अधिक वृद्धि प्रस्तावित है।
- केपीटी पर सीडब्ल्यूसी सीएफएस कटेनर यार्ड / गाधीधाम स्थित किसी यार्ड और मुद्रा स्थित किसी यार्ड के लिए फैक्टरी डी-स्टॉफिंग / स्टॉफिंग हेतु नवीन प्रशुल्क प्रस्तावित है। सीएफएस एवं मुद्रा के बीच कटेनर संयालन के लिए भी नवीन प्रशुल्क प्रस्तावित है।
- तौलने अथवा किसी अन्य प्रयोजन से एक ही गोदाम में एक स्थान से दूसरे स्थान पर कार्गो लाने-ले जाने/स्थालातरण के लिये सीडब्ल्यूसी परसर के भीतर एक स्थान/गोदाम/कटेनर यार्ड से किसी अन्य स्थान/ गोदाम/कटेनर यार्ड को कार्गो लाने-लेजाने हेतु प्रस्तावित दर के समान दर पर नया प्रशुल्क प्रस्तावित है।
- सीडब्ल्यूसी ने कटेनर री-वर्किंग (दुबारा उपयोग) के लिए प्रति टीईयू हेतु ₹ 2000/- पर , प्रति एकईयू ₹ 3000/- पर नवीन प्रशुल्क मद प्रस्तुवित किया है।
- शहर में वापिस भेजने के लिए अर्थात शटआऊट कार्गो लादने के लिए ₹ 8 प्रति किवंटल पर एक नये प्रभार का प्रस्ताव रखा गया है।

#### (ii) भडारण प्रभार

सीएफएस में आयात और निर्यात कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए भंडारण प्रभार में 30% से 58% तक की बढ़ोतरी प्रस्तावित है।

(iii). भूमि किराया:

- आयात कंटेनरों के लिए निःशुल्क अवधि मौजूदा सात दिन से घटाकर पांच दिन कर दी गई है। फलस्वरूप (अतः) मौजूदा दर-श्रेणियों (स्लैब) में संशोधन प्रस्तावित है।
- आयात तथा निर्यात इस दोनों प्रचालनों के लिए भूमि किरायों में 28% से 44% तक वृद्धि प्रस्तावित।

4.1. प्रस्ताव की प्राप्ति-सूचना देते हुए सीडब्ल्यूसी से अनुरोध किया गया था कि वह पिछले तीन वर्षों, 2007-08 से 2009-10 तक कांडला सीएफएस में अपने प्रचालनों के वार्षिक लेखा की प्रतियां और प्रहस्तन एवं परिवहन अनुबंध के लिये प्रदत्त नवीनतम आउससोर्सिंग अनुबंध की प्रति भेजे।

4.2. जवाब में, सीडब्ल्यूसी ने दिनांक 4 दिसंबर 2010 और 9 दिसंबर 2010 के पत्रों के माध्यम से कहा कि उसने 2007-08 से 2009-10 तक के वर्षों का लाभ एवं घाटा लेखा (प्राफिट & लॉस एकाउंट) की आडिटेड विवरणी तथा प्रहस्तन एवं परिवहन निविदादाता (हैंडलिंग एंड ट्रॉसपोर्ट कान्ट्रैक्टर) के साथ हस्ताक्षर किए गए समझौता की प्रति भेज दी थी।

5.1. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया का अनुसरण करते हुए सीडब्ल्यूसी का प्रस्ताव केपीटी और संबंधित उपयोगकर्ता/ उपयोगकर्ता संगठनों को उनकी टिप्पणी प्रस्तुत करने के लिए अनुरोध करते हुए, भेज दिया गया था। केपीटी तथा उपयोगकर्ता / उपयोगकर्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियाँ सीडब्ल्यूसी को प्रतिपूरक सूचना के तौर पर भेज दी गई थी। सीडब्ल्यूसी ने केपीटी तथा उपयोगकर्ता / उपयोगकर्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियों पर प्रतिक्रिया व्यक्त की है।

5.2. सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तुत संशोधित प्रपत्र – 7 के अनुसार, सीडब्ल्यूसी द्वारा 2007-08 से 2009-10 तक के वर्षों के लिए अनुमानों के मुकाबले वास्तविक स्थिति संक्षेप में नीचे तालिका में दी गई है:

क्रम सं	विवरण	2007-08		2008-09		2009-10		(₹, लाख में)
		वास्तविक	अनुमान	वास्तविक	अनुमान	वास्तविक	अनुमान	
	यातायात (टीईयू)	72853	72030	62855	86440	48131	103750	
(i).	प्रचालन आय	1035.23	1306.5	963.21	1512.18	709.42	1794.85	
(ii).	कुल लागत	1000.01	1498.26	940.44	1578.29	876.8	2155.89	
(iii).	नियोजित पूँजी	2106.09	2106.09	2546.31	2011.4	2152.56	2113.62	
(iv).	आरओसीई	300.01	300.01	370.62	432.54	293.25	475.2	
(v).	शुद्ध अधिशेष / घाटा	(-)264.79	(-)491.76	(-)347.85	(-)498.65	(-)460.63	(-)836.24	

6.1. प्रस्ताव के प्रारंभिक परीक्षण के आधार पर, सीडब्ल्यूसी से अतिरिक्त सूचना / स्पष्टीकरण माँगते हुए एक विस्तृत प्रश्नावली दिनांक 21 मार्च 2011 के हमारे पत्र के माध्यम से सीडब्ल्यूसी को भेज दी गई थी। संयुक्त सुनवाई के उपरान्त सीडब्ल्यूसी ने हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों पर अपने जवाब प्रस्तुत किये हैं।

6.2. दिनांक 21 मार्च 2011 के हमारे पत्र के माध्यम से कुछ अतिरिक्त सूचना / स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने के लिए केपीटी से अनुरोध किया गया था। केपीटी ने दिनांक 21 अप्रैल 2011 के ई-मेल एवं दिनांक 2 जुलाई 2011 के पत्र के जरिए अपने जवाब प्रस्तुत किये हैं। हमारे द्वारा उठाये गये प्रश्न तथा केपीटी से प्राप्त जवाब का संक्षिप्तरूप नीचे तालिकाबद्ध है:

क्रम सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	केपीटी से प्राप्त जवाब
(ii).	2010-11 से 2013-14 वर्षों तक केन्द्रीय भंडारण निगम (सीडब्ल्यूसी) द्वारा किये गये यातायात के प्रक्षेपणों के औचित्य पर सटीक टिप्पणी प्रस्तुत करें।	<p>चूंकि, टीएमपी को प्रस्तुत किये गए अपने प्रस्ताव में शामिल किये गये आँकड़ों के समर्थन में साक्ष के रूप में कोई समर्थक दस्तावेज इस विभाग को उपलब्ध नहीं कराए गए हैं, 2010-11 से 2013-14 तक के वर्षों के लिए सीडब्ल्यूसी द्वारा किये गये यातायात प्रक्षेपणों के औचित्य पर सटीक टिप्पणी देना कठिन है। तथापि, हमें प्राप्त प्रस्ताव के आधार पर निम्न लिखित टिप्पणी दी जा रही हैं:</p> <p>(i). वित्त वर्ष 2008-09 एवं 2009-10 के आँकड़ों को प्राप्त करने के लिए 'लगाए गए अनुमानों' तथा 'अंगीकृत पद्धति' की अनुपस्थिति म 2010-11 से 2013-14 तक के लिये सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रहस्तित किये जाने वाले यातायात थ्रूपुट के आँकड़े निर्धारित नहीं किये जा सकते क्योंकि, 2010-11 से 2013-14 तक के आँकड़े 2009-10 से संबंधित आँकड़ों पर निर्भर हैं।</p> <p>(ii). प्राधिकरण को भेजे गए सीडब्ल्यूसी के प्रस्ताव में उपरोक्त चार वर्षों (अर्धात 2010-11 से 2013-14 तक) की अवधि के लिये वर्णित आँकड़ा और कांडला पत्तन न्यास के यातायात विभाग को प्रस्तुत आँकड़ों में विसंगति (अंतर) दिखायी पड़ती हैं। प्रस्ताव के पृष्ठ 13 पर 2010-11 से प्रारंभ होते हुए 2013-14 तक के गिर्गन्न वर्षों के लिए 'यातायात (टीईयू में)' शीर्ष के भद्र दिये गये आँकड़े क्रमशः 46 400, 49600, 54600 &amp; 61700 दिखाई देते हैं। तथापि, मेसर्स सीडब्ल्यूसी द्वारा इस विभाग को भेजे गए आँकड़ों के एक अन्य सेट इस प्रकार है: 20845, 23728, 26396 एवं 28674 टीईयू (सभी "भरे हुए" आँकड़े हैं) जो 2010-11 से प्रारंभ होते हुए 2013-14 तक के प्रत्येक अनुवर्ती वर्षों के लिये हैं। इसके अलावा, यह स्पष्ट नहीं है कि प्रताव के पृष्ठ 13 पर प्रस्तुत आँकड़े (ऊपर उल्लिखित) टीईयू हैं या कुल टीईयू (जिसमें रिक्त भी शामिल होते हैं)। यह इस भ्रम को बढ़ा रहा है कि 2010-11 से आरंभ होने वाले 4 अनुक्रामिक एवं सतत वर्षों के लिये सीडब्ल्यूसी के यातायात प्रक्षेपणों के रूप में, अंतरोगत्या आँकड़ों के कौन से सेट पर विचार किया जाना हैं।</p> <p>(iii). यह विभाग सीडब्ल्यूसी द्वारा (टीएमपी, नई दिल्ली) को भेजे गए प्रस्ताव में प्रस्तुत आँकड़ों के तथा उनके (सीडब्ल्यूसी के) न्यू कांडला कार्यालय द्वारा</p>

		<p>काडला पत्तन न्यास के यातायात विभाग (सारियकीय अनुभाग) को सूचित किए गए आँकड़ों के बीच मिन्नता के कारणों का औचित्य बताने में असमर्थ है / पर कोई टिप्पणी नहीं कर सकता।</p> <p>(iv) टीएमपी को भेजे गए सीडब्ल्यूसी के प्रस्ताव में, सीडब्ल्यूसी ने क्र स - V - रॉयल्टी / राजस्व भाग (i) रूपयों के रूप में' के अंतर्गत 'यातायात प्रक्षेपण (टीईयू / टन्स)' दर्शाए है। यहाँ 2010-11 से प्रारंभ होते हुए अनुकामिक चार वर्षों में से प्रत्येक के लिए रॉयल्टी / राजस्व भाग के परिकलन हेतु विचार में लिये गये आँकड़े उनके प्रस्ताव के पृष्ठ - 13 पर, इन्हीं वर्षों के लिए 'यातायात (टीईयू)' शीर्ष के अंतर्गत सूचित यातायात आँकड़ों (प्रक्षेपित) से कमतर है।</p> <p>सीडब्ल्यूसी एमओयू के प्रावधारों का गलत अर्थ निकाल रहा है। सीडब्ल्यूसी ने आरोप लगाया है कि 'एफ एव एम' की धारा 381 (ii) का अनुपालन न कर पाने के कारण वे (सीडब्ल्यूसी) न्यूनतम गॉरंटीड श्रूपुट हासिल करने में असफल रहे हैं। ये धाराए 'लाइसेसी के दायित्व (381)' के वर्ग के अंतर्गत आती हैं जिसका अर्थ यह बनता है कि इस धाराओं का अनुपालन करना स्वयं सीडब्ल्यूसी का दायित्व है। पत्र के पढ़ने से यह लगता है कि सड़ब्ल्यूसी, केपीटी से यह अपेक्षा करता है कि अपने फैक्टरी मरे हुए कंटेनर और सभी आयात भर हुए कंटेनर सीडब्ल्यूसी-सीएफएस मार्ग से जाने के लिये व्यापार जगत पर दबाव लाए। एमओयू में इस प्रकार का कोई प्रावधान मौजूद नहीं है जो केपीटी रो अपेक्षा करे कि वह सभी उपयोगकर्ताओं पर उनके सभी कंटेनरों को गाँधीधाम स्थित अन्य सीएफएस के मार्ग की अपेक्षा सीडब्ल्यूसी-सीएफएस मार्ग को वरीयत देने कादबाव बनाए। इसके अलावा, प्रतियागिता आधारित व्यापारिक यातावरण में इस प्रकार की अनिवार्यता डालना अवाक्षणीय है।</p> <p>सीडब्ल्यूसी से अपेक्षा है कि वह व्यापार का प्रचार-प्रसार कर उचित लागत पर सेवाए प्रदान कर व्यापार समर्थन इत्यादि के माध्यम से एमजीटी हासिल करे। इस सम्बन्ध में धारा xii (बी) एव (सी) प्रासारिक है।</p> <p>इसके अलावा, एमजीटी में कमी के लिए पत्तन पर आरोप लगाने के बजाय अन्य सीएफएस की तुलना में सीडब्ल्यूसी-सीएफएस, पत्तन क्षेत्र के निकटतम होने की रिश्तति का सदुपयोग करते हुए वे सेवाओं का गुणवत्ता में सुधार लाकर और उचित लागत पर सेवाए</p>

		उपलब्ध करवा कर इस यूएसपी लाभ उठाने का प्रयास करे।
(iii)	लाइसेस एग्रीमेंट (ला.एग्री) की धारा 381 अनुबंधित करती है कि सीडब्ल्यूसी लाइसेस एग्रीमेंट द्वारा घोषित किये जाने वाले इम्पैक्स कंटेनर के 36% के थ्रूट की गॉरटी देगा। केपीटी ने, अपने पत्र दिनांक 20 दिसंबर 2010 के जरिए टिप्पणी प्रस्तुत करते हुए, समर्थन किया है कि एमजीटी का परिकलन भारे हुए इम्पैक्स कंटेनर के 36% तक होना चाहिए तथा (उसने) तदनुसार, संलग्नक के कॉलम 10 में एमजीटी का परिकलन भारे हुए इम्पैक्स कंटेनर पर किया है। अब केपीटी एवं सीडब्ल्यूसी द्वारा बताइ गई स्थिति को कि एमजीटी एवं रॉयल्टी का विचार (केवल) भारे हुए कंटेनर पर ही किया जाना है, सीडब्ल्यूसी द्वारा उसके पिछले प्रशुल्क प्रस्ताव संशोधन पर कार्रवाई करते समय अनुसरण किये गए नज़रिए के अनुरूप नहीं पाया हैं। कृपया पुष्टि करे कि एमजीटी का परिकलन भारे हुए इम्पैक्स कंटेनर को आधार मानते हुए करना एमजीटी के प्रावधानों के अनुसरण में ही है।	लाइसेस एग्रीमेंट के धारा 51 (v) के अनुसार भरे हुए उन कंटेनरों पर ही रॉयल्टी प्रभार्य होगी जो सीएफएस पर भरे हुए होंगे या खाली किये गए होंगे। रिक्त कंटेनरों पर रॉयल्टी प्रभार्य नहीं होगी है।
(iv)	पिछले आदेश में 2007-08 तथा 2008-09 के प्रत्येक वर्ष के लिए सीडब्ल्यूसी-सीएफएस की क्षमता 120000 टीईयू प्रतिवर्ष तथा वर्ष 2009-10 के लिए 140280 टीईयू प्रति वर्ष (अर्थात केपीटी द्वारा घोषित इम्पैक्स के 36% पर) के स्तर पर विचार की गई थी। इसके मुकाबले, सीडब्ल्यूसी द्वारा वर्तमान प्रस्ताव में 2008-09 से 2013-14 तक के वर्षों के लिए सीडब्ल्यूसी द्वारा विचारित क्षमता 51600 एमटी वार्षिक के स्तर पर है। उपलब्ध भौतिक सुविधाओं के तथा अर्जित उत्पादकता स्तरों पर विचार करते हुए सीडब्ल्यूसी द्वारा वर्ष 2008-09 से 2013-14 के लिये निर्धारित सीएफएस की क्षमता की व्यवसंगतता पर कृपया सटीक टिप्पणी प्रस्तुत करें।	पुनर्श्च चूंकि मेसर्स सीडब्ल्यूसी ने इस बिन्दु के संबंध में (टीएएसपी से प्राप्त पत्र में) उल्लिखित ओंकड़ों के समर्थन में कोई साक्षीय दस्तावेज उपलब्ध नहीं किया है, (इसलिए) 2008-09 से 2013-14 तक के वर्षों के लिए सीडब्ल्यूसी द्वारा निर्धारित सीएफएस की क्षमता पर सटीक टिप्पणी प्रदान करना कठिन है। तथापि निम्नलिखित टिप्पणी दी गई है। (i) 'पिछले आदेश में दी गई सीडब्ल्यूसी-सीएफएस की क्षमता' इसका अर्थ क्या है स्पष्ट नहीं है चूंकि न तो हमें 'पिछले आदेश' इस शब्द का अर्थ बताया गया है और न ही केपीटी को इस सबध में कोई समर्थक सूचना / दस्तावेज प्रस्तुत किया गया है। (ii) 2008-09 के दौरान काडला पत्तन न्यास ने 137619 टीईयू यातायात प्रहसितन किया है। मेसर्स सीडब्ल्यूसी ने 2008-09 के लिए 140280 टीईयू (प्राविकरण के पत्र के बिन्दु iv की पक्षित संख्या 3 पर वर्णित) पर किस आधार पर विचार किया या प्राप्त किया है, हमें अस्पष्ट है। (iii) इसके अलावा यह स्पष्ट नहीं है कि सीडब्ल्यूसी-सीएफएस की क्षमता का स्तर 2007-08 के लिए 120000 टीईयू और 2008-09 के लिए 140280 टीईयू पर किस आधार पर माना गया है। (iv) चूंकि सीडब्ल्यूसी के न्यू काडला कार्यालय ने अपने सीएफएस की क्षमता 52550 टीईयू जिसकी

	<p>(v) लागत विवरणीयों में प्रतिबिंबित 2008-09 और 2009-10 वर्षों के वास्तविक ऑकडे तथा 2010-11 से 2013-14 तक के वर्षों के लिए प्रतिबिंबित ऑकडे, जो सीडब्ल्यूसी द्वारा भुगतान किए जाने वाले पट्टेदारी किराए के हैं, ला.एग्री के प्रावधानों के मुताबिक हैं। इसके पुष्टि करें।</p>	<p>ब्यौरा है सीएफएस-1 के लिए 51600 टीईयू और स्कैप यार्ड के लिए 950 टीईयू कांडला पत्तन न्यास के यातायात विभाग को सूचित की थी, यह अस्पष्ट है कि उन्होंने टीएमपी, नई दिल्ली को प्रस्तुत अपने प्रस्ताव में अपने सीएफएस की क्षमता 51600 एमटी किस आधार पर दिखाया है।</p> <p>(v) यह बात भी अस्पष्ट है कि सीएफएस क्षमता का 51600 एमटी का ऑकड़ा (जैसा उनके टीएमपी के प्रस्ताव में दर्शाया गया है) कुल टीईयू क्षमता है या भरे हुए टीईयू की क्षमता है।</p> <p>टीएमपी के आदेश के अनुसार 01.01.2009 से अनुमोदित लाइसेंस शुल्क प्रति वर्ग मीटर के लिए ₹ 89.40 है। ध्यान रहे कि ला.एग्री की धारा 5.2 (iii) के अनुसार आधार भूत लाइसेंस शुल्क में प्रति वर्ष 5% (चक्रवृद्धीय) की वृद्धि की जाएगी तथा सरकार के निदेशों के अनुसार लाइसेंसदाता को यह विकल्प उपलब्ध रहेगी कि कथित लाइसेंस शुल्क का पुनःनिर्धारण प्रत्येक पांच वर्ष के बाद कर सकता है। इससे अतिरिक्त, प्रचालन लागत के बिंदु - (vii) के नीचे प्रपत्र - 7 में दर्शाये गए ऑकडे अर्थात् 2007-08, 2008-09, 2009-10 वर्षों के लिए भुगतान किए गए वास्तविक किराये के ऑकडे ठीक हैं।</p>
--	---	--

7. इस मामले में एक संयुक्त सुनवाई दिनांक 05 मई 2011 को कांडला पत्तन न्यास के परिसर में आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई में, सीडब्ल्यूसी, केपीटी तथा उपयोगकर्ता / संस्थाओं / निकायों ने अपने अपने पक्ष रखे।

8.1. जैसाकि संयुक्त सुनवाई में निर्णयलिया गया था, सीडब्ल्यूसी को सलाह दी गई थी कि संयुक्त विवरण प्रस्तुत करें। सीडब्ल्यूसी को यह सलाह भी दी गई थी कि दस्तावेजों का एक संपूर्ण सेट केपीटी की जांचपड़ताल के लिए उनको भेज दिया जाये।

केपीटी को सलाह दी गई कि सीडब्ल्यूसी से जानकारी प्राप्त होने के बाद 7 दिन के भीतर सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तुत किए जाने वाली अतिरिक्त सूचना तथा अद्यनित लागत विवरणीयों पर केपीटी अपनी टिप्पणी प्रस्तुत करें।

8.2. सीडब्ल्यूसी ने एक अद्यनित प्रस्ताव प्रस्तुत किया है तथा हमारे पत्र दिनांक 21 जून 2011 के तहत हमारे पत्र दिनांक 21 मार्च 2011 के माध्यम से उठाए गए सवालों पर भी प्रतिसांद्र दिया है तथा केपीटी के अध्ययन/अवलोकन तथा उचित कार्यवाही के लिए उसकी एक प्रति संलग्न की है। केपीटी ने दिनांक 26 जुलाई 2011 के अपने पत्र के माध्यम से हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों पर सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तुत प्रतिक्रिया पर, अपना 2011 के माध्यम से केपीटी द्वारा उठाए गए कुछ बिन्दुओं पर और अधिक स्पष्टीकरण प्रस्तुत किया था। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न, सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरणों पर केपीटी द्वारा कहे गए बिन्दु तथा केपीटी के बिन्दुओं पर सीडब्ल्यूसी की अतिरिक्त टिप्पणी सारबद्ध रूप में नीचे तालिकाबद्ध हैं:

क्र.सं	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तुत उत्तर	सीडब्ल्यूसी के उत्तर पर केपीटी के टिप्पणी	केपीटी द्वारा प्रस्तुत टिप्पणी पर सीडब्ल्यूसी का अतिरिक्त स्पष्टीकरण
क्र.	सामान्य			
(1).	जब तक सीडब्ल्यूसी की प्रश्नुल्क समीक्षा पूरी होगी वर्ष 2010-11 तक रीबन समाप्त हो जाएगा। इसलिए, सीडब्ल्यूसी अपने चार्टर्ड एकाउंटेंट द्वारा प्रमाणित वार्षिक लेखा में दर्शाए गए ऑकड़ों से मिलन करते हुए, वर्ष 2010-11 के वास्तविक ऑकड़ों द्वारा लागत विवरणियों को अद्यतन करें। चार्टर्ड एकाउंटेंट द्वारा प्रमाणित वर्ष 2010-11 के वार्षिक लेखा की एक प्रति भी अग्रेषित करें। यदि आवश्यक हो तो, अनुवर्ती वर्षों के लिए यथा, 2010-12 से 2013-14 तक के अनुमानों का पुनरावलोकन किया जाय और यदि जरुरत होतो प्रस्तुत किये जाने वाले वार्षिकविकों के संदर्भ से बदलाव भी किया जाय।	यह सही है कि वर्ष 2010-11 समाप्त हो चुका है तथा वास्तविक ऑकड़ों की सूचना टीएएमपी को दिया जाना है। किरभी इस बात का ध्यान रहे कि आडिट और लेखा को अंतिमरूप देने में अर्थात् लाभ-हानि लेखा तथा तुलन पत्र को अंतिम रूप देने में कुछ अधिक समय 3-4 माह लग सकते हैं। इसलिए, वर्ष 2010-11 का चार्टर्ड एकाउंटेंट द्वारा विधिवत प्रमाणित वार्षिक लेखा प्रस्तुत करना हमारे लिए संभव न हो। इसलिए, उपलब्ध जानकारी के आधार पर इस वर्ष के अनुमान और 2011-12 से 2013-14 तक के वर्षों के प्रोजेक्शन प्रस्तुत किए गए हैं।	कुछ नहीं कहना	
(2)	इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित प्रारूप क अनुसार, टर्मिनल प्रचालक से अपेक्षा है कि वह कंपनियों के रजिस्ट्रार / उपर्युक्त सरकार / मंत्रालय को यथा प्रस्तुत, पिछले तीन वर्षों से संबंधित वार्षिक रिपोर्ट है, हमें भी प्रस्तुत करें। सीडब्ल्यूसी को हमारे पत्र दिनांक 26 नवंबर 2010 में स्पष्टरूप से सलाह दी गई कि वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक तीन वर्षों के वार्षिक लेखा / रिपोर्ट हमें भेजे। इस उपर्युक्त आवश्यकता के विपरीत, सीडब्ल्यूसी ने केवल	यहां यह भी उल्लेख किया जाना है कि सीडब्ल्यूसी, यूनिट के आधार पर लेखा नहीं लिखती है बल्कि क्षेत्र के आधार पर लेखा तैयार करती है और इसलिए सीडब्ल्यूसी द्वारा चार्टर्ड एकाउंटेंट को लगाकर कांडला पत्तन-सीएफएस के लाभ एवं हानि लेखा का निर्माण तथा प्रस्तुति वी गई थी। तुलन पत्र, वार्षिक लेखा रिपोर्ट का संबंध भात्र सपूर्ण क्षेत्र से है। तथापि, आडिटर रिपोर्ट इत्यादि	कोई टिप्पणी नहीं दिया गया है।	

	<p>सीडब्ल्यूसी कांडला विभाग के इसके चार्टर्ड एकाउंटेंट द्वारा विधिवत प्रमाणित लाभ-हानि खाता, दिनांक 4 दिसंबर 2010 के अपने पत्र के माध्यम से भेज दिया। ऑडिटर की रिपोर्ट तथा तुलन पत्र भेजा नहीं गया है। सीडब्ल्यूसी से अनुरोध किया जाता है कि 2007-08 से 2009-10 तक के प्रत्येक वर्ष के लिए कांडला स्थित सीएफएस के ऑडिटर्स रिपोर्ट तथा तुलन पत्र के साथ साथ सीडब्ल्यूसी के संपूर्ण वार्षिक लेखा अग्रेषित करें।</p>	<p>प्रस्तुत करने के लिए चार्टर्ड एकाउंटेंट से अनुरोध किया गया है ओर उसे आपको बहुत जल्दी भेज दिया जाएगा।</p>		
(3).	<p>तर्ष 2008-09 तथा 2009-10 के वर्षों के लिए एकीकृत लागत विवरणी में सुविचारित उपस्कर किराया प्रभार एवं पटटा किराया तथा वर्ष 2008-09 के मूल्यहास, सीडब्ल्यूसी द्वारा संबंधित वर्षों के लिए प्रस्तुत लाभ-हानि विवरण में प्रतिविवित वास्तविकों से मेल नहीं खाते हैं। कृपया ऑकड़ों के बीच विभिन्नता दूर की जाए।</p>		<p>कुछ नहीं कहना</p>	
(4)	<p>(i) इतना बताने के सिवाय कि वर्तमान सुविधा घाटे में चल रही है, सीडब्ल्यूसी ने प्रपत्र -1 के क्रम सं-6 पर आवश्यक सूचना नहीं दी है। सीडब्ल्यूसी से अनुरोध है कि क्र.सं-6 के स्थान पर आवश्यक सूचना दे और अद्यनित प्रपत्र - 1 दाखिल करें।</p>	<p>फार्म-1 का क्रम सं-6 विधिवत भरा गया है और अपेक्षित सूचना प्रस्तुत की गई है।</p>	<p>कुछ नहीं कहना</p>	
	<p>(ii) 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शी अनुबंध करते हैं कि प्रशुल्क उत्पादकता के बैचमार्क स्तरों से जुड़ा होना चाहिये। उत्पादकता का बैचमार्क स्तर विभिन्न प्रशुल्क मदों में अधिशासी/नियंत्रक सशर्तता</p>	<p>सीएफएस की उत्पादकता तैनात किये उपकरण के आधार पर प्रबोधित की जाती है। पिछले तीन वर्षों के दौरान उपकरणों की तीनाती 6000 टीईयू प्रतिमाह प्रहसित करनेके</p>	<p>कुछ नहीं कहना।</p>	

	के रूप में शामिल किया जा सकता है	लिये पर्याप्त थी। किंतु सीएफएस यह आकड़ा नहीं छू सका। परिणामस्वरूप सुविधा को घाटा हुआ।		
बी.	वित्तीय यातायात विवरणी			
(1).	यातायात			
(i)	लाइसेस एप्रीमेंट की धारा 3.8 (ii) (बी) अनुबंध करती है कि लाइसेस धारक को कटेनर प्रचालक द्वारा प्रहसित इपेक्स व्यापार के 36% के बराबर थूपुट की गॉर्टी देनी चाहिए। लाइएगी के इस प्रावधान के मुकाबले प्रपत्र 2ए के अंत में विवरणी से समझ में आता है कि वर्ष 2008-09 तथा वर्ष 2009-10 के लिए केपीटी के वास्तविक भारे हुए इम्पैक्स कटेनर के 36% पर मिनिमम् गॉर्टीड थूपुट पर विचार किया गया तथा 2010-11 से 2013-14 तक के वर्षों के लिए एमजीटी का प्रोजेक्शन क्रमानुगत पूर्ववर्ती पिछले वर्ष के एमजीटी पर 10% का वृद्धि के साथ किया गया है। इस सबध में निम्नलिखित बिन्दु पर स्पष्टीकरण दिए जाएः			
	(क) केपीटी ने अपने पत्र दिनांक एफए/कॉस्ट/1144/60 दिनांक 20 दिसंबर 2010 के जरिए (जो सीडब्ल्यूसी को दिनांक 27 दिसंबर 2010 के हमारे पत्र के माध्यम से भेजा गया था) वर्ष 2008-09 तथा 2009-10 के लिए प्रहसित कुल इपेक्स कटेनर क्रमशः 137619 टीईयू तथा 146777 टीईयू घोषित किया था। 2010-11 से 2013-14 तक के लिए केपीटी द्वारा कुल इम्पैक्स कटेनर क्रमशः 160000 टीईयू, 170000 टीईयू, 175000 टीईयू और	(क) केपीटी द्वारा वर्ष 2009-10 के लिए तथा 2010-11 से लेकर 2013-14 तक के वर्षों के लिए दिए गए प्रोजेक्शन सीडब्ल्यूसी के पास उपलब्ध नहीं हैं तथा इसलिए हमारे अपने अनुमानों पर प्राजेक्शन्स दिये गये हैं। तथापि, विवरणों में तदनुसार बदलाव किया गया था और सशोधित फार्म-2ए में पत्तन द्वारा दिये गए प्रोजेक्शनों में बदलाव किया गया है।	वित्त वर्ष की समाप्ति के बाद, कांडला पत्तन न्यास द्वारा परिकलित तथा सशोधित यातायात प्रोजेक्शन के लिए काडला स्थित सीडब्ल्यूसी-सीएफएस द्वारा कभी अनुरोध नहीं किया गया था। अतएव, सीडब्ल्यूसी का बयान कि प्रोजेक्शन के ऑकडे उनके पास उपलब्ध नहीं हैं न्यायोचित दिखाई नहीं देता है। इसके पहले कांडला पत्तन न्यास द्वारा की गई टिप्पणी दिसंबर	केपीटी का यह दावा कि सीडब्ल्यूसी द्वारा यातायात के प्रोजेक्शन मांगे ही नहीं गए। (हमें) मंजूर नहीं है क्योंकि यातायात प्रोजेक्शन की घोषणा लाइरेंसर द्वारा की जानी चाहिए, कि मांगने पर भी नहीं दिए जाएंगे। तथापि, वित्तवर्ष 2010-11 की समाप्ति के बाद केपीटी द्वारा घोषित यातायात में छोटीसी वृद्धि हुई है। इससे कोई महत्वपूर्ण परिवर्तन नहीं आसकता

<p>192000 टीईयू प्रोजेक्ट किया गया है। प्रोजेक्ट किए गए कुल इम्पैक्स कंटेनर का 36% क्रमशः 49543 टीईयू 52840 टीईयू 57600 टीईयू 61200 टीईयू 63000 टीईयू तथा 69120 टीईयू परिगणित होता है।</p> <p>सीडब्ल्यूसी द्वारा 2008-09 तथा 2009-10 के लिए 37151 टीईयू तथा 41365 टीईयू पर दर्शाया गया न्यूनतम गॉरंटीड श्रृंखला तथा 2010-11 से 2013-14 तक के वर्षों के लिए क्रमशः 45500 टीईयू 55055 टीईयू तथा 60560 टीईयू पर अनुमानित एमजीटी, केपीटी द्वारा घोषित कुल इम्पैक्स के आधार पर परिगणित एमजीटी से में नहीं खाता।</p>		<p>2010 में प्रस्तुत की गई थी। तथापि, वित्तवर्ष 2010-11 की समाप्ति के बाद वर्ष 2010-11 के दौरान वास्तव में प्रहस्तित यातायात के ऑकड़े, प्रत्याशित माल मिश्रण तथा प्रवृत्ति को देखते हुए, 2011-12 तथा 2012-13 वर्ष के लिए प्रोजेक्ट किए गए ऑकड़ों में किंचित संशोधन किया है। सीडब्ल्यूसी के लिए आवश्यक है कि वह वर्ष 2010-11 के दौरान प्रहस्तित वास्तविक ऑकड़ों के आधार पर अपने प्रस्ताव में और अधिक प्रस्ताव करे तथा 2011-12 तथा 2012-13 वर्षों के लिए कांडला पत्तन द्वारा प्रदर्शित ताजातरीन प्रोजेक्शन के सेट के आधार पर अपने प्रस्ताव में संशोधन करे।</p>	<p>है, अतः इस कार्यालय द्वारा जून-2011 के दौरान प्रस्तुत विवरणी को वैध जैसा माना जा सकता है।</p>
<p>(ख) पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान भी, सीडब्ल्यूसी द्वारा एमजीटी का परिकलन केपीटी द्वारा घोषित कुल इम्पैक्स कंटेनरों पर किया गया था तथा, यह भरे हुए कंटेनर पर नहीं था। इस बार सीडब्ल्यूसी द्वारा रिपोर्ट की गई स्थिति कि केवल भरे हुए कंटेनरों पर ही एमजीटी तथा रॉयल्टी पर विचार किया जाना है, पिछली बार उसके प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव पर कार्यवाही के दौरान सीडब्ल्यूसी द्वारा अनुसरित पद्धति के अनुसरण में नहीं है। कृपया पुष्टिकरें कि केपीटी द्वारा घोषित भरे हुए इम्पैक्स कंटेनरों के आधार</p>	<p>लाइसेंस एग्रीमेंट की शर्तों के अनुसार, एमजीटी का परिकलन केपीटी द्वारा घोषित कुल इम्पैक्स कंटेनरों पर ही किया जाना चाहिए। तथापि, रॉयल्टी केवल प्रहस्तित कुल भरे हुए कंटेनरों के आधार पर ही देय होगा। इस संबंध में, दोनों ही मामलों में, सीडब्ल्यूसी की स्थिति स्पष्ट है। उपर्युक्त स्थिति केपीटी के साथ किये गए लाइसेंस एग्रीमेंट के संपूर्ण अनुपालन में है।</p>	<p>कुछ नहीं कहना।</p>	<p>कुछ नहीं कहना।</p>

	पर एमजीटी का पारिकलन लाइसेंस एग्रीमैंट के प्रावधानों के मुताबिक ही है।			
	(ग) चूंकि वर्ष 2010-11 लागभग समाप्ति के करीब है, वर्ष 2010-11 के दौरान केपीटी द्वारा प्रहसित वास्तविक इम्पैक्स कंटेनर के आधार पर एमजीटी आंकड़े दिखाते हुए संशोधित लागत विवरणी (5-ए) संलग्न है।	(ग) वर्ष 2010-11 में केपीटी द्वारा प्रहसित वास्तविक इम्पैक्स कंटेनर के आधार पर एमजीटी आंकड़े दिखाते हुए संशोधित लागत विवरणी (5-ए) संलग्न है।	(ग) कांडला पत्तन न्यास द्वारा कांडला रिथत सीडब्ल्यूसी-सीएफएस (सीएफएस-1) से और अतिरिक्त रूपए यार्ड से प्राप्त की गई सूचना के अनुसार वर्ष 2010-11 के दौरान सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रहसित मिलेजुले कुल इम्पैक्स कंटेनर (भरे हुए + रिक्त) 25446 टीईयू है।	सीएफएस-II [रूपए (भंगार)] यार्ड लाइसेंस एग्रीमैंट के दायरे में नहीं है, इसलिए सीएफएस-II के आंकड़े शामिल करने से संबंधित केपीटी का रुख पर विचार नहीं किया जाना चाहिए। सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तुत 42,876 टीईयू के यातायात के आंकड़ों में केपीटी के अलावा अन्य स्रोतों से प्राप्त किए गए / भेज दिए गए कंटेनर भी शामिल है।
(ii)	वर्ष 2007-08 तथा 2008-09 के लिए वर्धित यातायात क्रमशः 72853 टीईयू तथा 62855 टीईयू है। वर्ष 2009-10 के लिए वास्तव में प्रहसित यातायात गिरकर 48131 टीईयू हो गया। वर्ष 2010-11 के लिए यातायात इससे अधिक गिरकर 46400 टीईयू तक प्रोजेक्ट किया गया है तथा 2011-12 से लेकर 2012-13 तक के अनुवर्ती वर्षों के लिए विभिन्न पूर्ववर्ती वर्षों के अनुमानित यातायात पर 7%, 10%, तथा 13% की वृद्धि प्रोजेक्ट की गई है। केपीटी ने बताया है कि या था कि विगत कुछ वर्षों में केपीटी के कुल यातायात में सीडब्ल्यूसी का अंशदान कम होता दिख रहा है। वर्ष 2007-08 तथा 2008-09, से जावसे वास्तव में यातायात प्रहसित किया गया सीडब्ल्यूसी के यातायात में महत्वपूर्ण पतन का यदि कोई	वर्ष 2009-10 में सीडब्ल्यूसी द्वारा वास्तव में प्रहसित यातायात में अलग-अलग कारणों से पतन हुआ है, जिन का जिक्र नीचे किया गया है:	कोई टिप्पणी नहीं है। (क) कांडला/गाँधीधाम में निजी / सार्वजनिक क्षेत्र द्वारा नवीन सीएफएस बनाए गए हैं, जिन्होंने कुछ कारोबार अपनी ओर लेलिया, जो सीडब्ल्यूसी सीएफएस पर व्यापार में गिरावट का मुख्य कारण बन गया। (ख) केपीटी लाइसेंस एग्रीमैंट की शर्तों अनिवार्यताएं पूरी नहीं कर रहा है। सभी फैक्टरी-स्टफ़ड कंटेनर का आनाजाना सीडब्ल्यूसी-सीएफएस के रास्ते होना चाहिए तथा उस के अलावा सभी आयतित कंटेनरों का प्रस्थान भी सीडब्ल्यूसी	केपीटी ने कोई टिप्पणी प्रस्तुत नहीं की है जिसका अर्थ है केपीटी को हमारा रुख स्वीकार है।

	<p>विश्लेषण किया गया और, इस संबंध में की गई निवारक कार्यवाही का विवरण दें।</p> <p>सीएफएस के रास्ते चाहिए। तथापि, पत्तन लाइसेंस एग्रीमेंट की शर्तों का अनुपालन में अपनी असमर्थता जता रहा है। इससे भी सीडब्ल्यूसी के कारोबार में घाटा हो रहा है।</p> <p>(ग). सीएफएस-कांडला में इम्पैक्स कंटेनर के यातायात में अपेक्षां के अनुसार वृद्धि नहीं हुई है क्योंकि अधिकतर कंटेनर पोतों को मुंद्रा और पिपवाउ पत्तनों की ओर मोड़ा जा रहा है। मुंद्रा और पिपवाउ पर (यातायात के) परिमाण में कईगुना वृद्धि हुई है जबकि तब से केपीटी वर्ष 2007 के कंटेनर प्रहस्तन की संख्या प्राप्त करने में असफल रहा है। कांडला स्थित सीडब्ल्यूसी-सीएफएस द्वारा एमजीटी ऑकड़ा पूरा न कर पाने के लिए मुख्य कारणों में से यह भी एक है।</p> <p>(घ). निजी सीएफएस प्रचालक कारोबार आकर्षित करने के लिए व्यापार जगत को बड़े-बड़े प्रत्साहन प्रदान कर रहे हैं। गुजरते हुए समय के साथ बढ़ रही लागत के कारण सीडब्ल्यूसी का लाभ-अंतर (मार्जिन) उपयोगकर्ता ऐजेंसियों को किसी प्रकारके प्रत्साहन प्रदान करने के लिए अनुमति नहीं दे रहा है।</p>		
(iii)	<p>सीडब्ल्यूसी द्वारा विगत समय 2009-10 में प्रहस्तित 48131 टीईयू यातायात तथा वर्ष 2010-11 से लेकर 2013-14</p>	<p>2010-11 के लिए प्रोजेक्शन प्रथम छह महीनों में प्रहस्तित यातायात के आधार पर किया गया है।</p>	<p>सीडब्ल्यूसी को वि.व.2010-11 के दौरान प्रहस्तित वास्तविक कंटेनरों पर विचार करना</p> <p>इससे पहले ही इस का अनुपालन संशोधित लागत विवरणी में, किया गया है।</p>

	<p>तक के लिये यातायात के प्रोजेक्शन, क्रमशः 46400 टीईयू 49600 टीईयू 54600 टीईयू तथा 61700 टीईयू लाइ एग्री के प्रावधानों के मुताबिक केपीटी द्वारा अनुमानित कुल इम्पैक्स यातायात पर निर्धारित एमजीटी से कमतर पाया है। एमजीटी की तुलना में कमतर यातायातपर प्रोजेक्शन दिए जाने का स्पष्टीकरण दे।</p>	<p>केपीटी में इम्पैक्स कंटेनरों के थ्रूपुट में सुधार की उम्मीद करते हुए यातायात के परिमाण में थोड़ीसी वृद्धि प्रोजेक्ट की गई है।</p>		
(iv)	<p>(क) सीडब्ल्यूसी ने सीडब्ल्यूसी सीएफएस / केपीटी स्थित कंटेनर यार्ड / गाँधीधाम स्थित किसी यार्ड तथा मुद्रा स्थित अन्य किसी यार्ड हेतु फेक्टरी डी-स्टफिंग /स्टफिंग के लिए क्र.सं. 8 तथा 9 पर एक नवीन प्रशुल्क मद हेतु प्रस्ताव रखा था। क्र.सं 12 पर सीएफएस एवं मुद्रा के बीच कंटेनर हलचल के लिए भी नवीन प्रशुल्क प्रस्तावित है। केपीटी ने अपने पत्र में मुद्रा उठाया था कि सीएफएस एवं मुद्रा के बीच भरे हुए / रिक्त कंटेनरों को सेवाएं उपलब्ध करने हेतु सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तावित ये प्रशुल्क मदे लाइसेंस एग्रीमैंट का उल्लंघन हैं तथा मुद्रा पत्तन को सेवा प्रदान करना जैसा है। इस विषय पर दिनांक 27 जनवरी 2011 के अपने पत्र के माध्यम से सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरण उठाए गए मुद्दे को संबोधित करता नहीं लगता। सीडब्ल्यूसी से दोबारा अनुरोध है कि लाइसेंस एग्रीमैंट के प्रावधानों के प्रकाश में केपीटी की आपत्तियों को परखे तथा निष्कर्षतः साबित करे कि</p>	<p>यह देखा गया है कि शिपिंग लाइन्स द्वारा रिक्त कंटेनर के यार्ड विकसित किए जाने के साथ साथ मुद्रा में इम्पैक्स कंटेनरों के यातायात में वृद्धि के कारण कुछ शिपिंग लाइनों द्वारा मुद्रा में तथा इसके आसपास उनके नामांकित कंटेनर यार्ड तक कंटेनर परिवहन सेवा प्रदान करने के लिए अनुरोध किए जा रहे हैं। कांडला एवं मुद्रा के बीच स्थित कुछ कारखानों के लिए भी कंटेनर आवश्यक हो सकते हैं तथा शिपिंग लाइन तथा उपयोगकर्ताओं के स्पष्ट अनुरोध पर मुद्रा के या आसपास के रिक्त कंटेनर यार्ड से या तक कंटेनर उठाये छोड़े जा रहे हैं। व्यापार जगत की जरूरतों को ध्यान में रखते हुए इस सुविधा को एक ताजा प्रशुल्क मद के रूप में शामिल करने के लिए प्रस्ताव रखा गया है। माना जा रहा है कि यह सुविधा, किसी भी प्रकार से लाइसेंस एग्रीमैंट की शर्तों का उल्लंघन नहीं करती है।</p>	<p>कोई टिप्पणी नहीं है।</p>	<p>कोई टिप्पणी नहीं है।</p>

	इसका प्रस्ताव लाइ.एग्री का उल्लंघन नहीं करता है।	मुंद्रा या उसके आसपास सुविधाओं का विकास एक सच्चाई है, जिसका एहसास सभी को होना चाहिए तथा यह कहना गलत है कि यह मुंद्रा पत्तन को सेवा प्रदान करने जैसा है। यह ध्यान में रखा जाए कि सभी संगठनों के सर्वोच्च हित के लिए व्यापार जगत की आवश्यकताओं को पूरा करना सीएफएस प्रचालकों के लिए जरूरी है।		
	(ख) यदि यातायात के प्रोजेक्शन में क्र.सं. 8, 9 तथा 12 पर प्रस्तावित प्रशुल्क में संदर्भित कंटेनर यातायात भी शामिल है तो वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए संबंधित आय तथा व्यय प्रोजेक्शन के साथ-साथ इसे भी अलग से दर्शाया जाय।	दिए गए यातायात प्रोजेक्शन में नवीन प्रशुल्क मद से तालुक रखने वाले कंटेनर यातायात भी शामिल है क्यों कि यह महसूस किया गया है कि इस सुविधा का लाभ कांडला एवं मुंद्रा के बीच स्थित बहुत ही कम गिने चुने आयातकों / निर्यातकों द्वारा उठाया जाएगा। इस का भी विचार किया गया कि यह सुविधा कांडला पत्तन के उपभोक्ताओं के लिए भी मददगार हो सकती है।	‘किए गए यातायात प्रोजेक्शन में नवीन प्रशुल्क मद से संबंधित कंटेनर यातायात भी शामिल है...’ इस वाक्य का अर्थ क्या है अथवा इस के द्वारा सीडब्ल्यूसी क्या अपेक्षा करती है, यह स्पष्टीकरण दिया जाना चाहिए। यदि सीडब्ल्यूसी नवीन कंटेनरीकृत माल की अपेक्षा करती है तो उसका ब्लौरा भी कृपया प्रस्तुत करें।	कोई टिप्पणी नहीं प्रस्तुत किया गया है।
	(ग) कृपया पुष्टि करे कि 2010-11 के साथ साथ 2007-08 से 2009-10 तक की विगत अवधि के लिए रिपोर्ट किये गये वार्ताविक यातायात, आय और व्यय में वृद्धि सीडब्ल्यूसी से मुंद्रा तथा गाँधीधाम स्थित अन्य किसी यार्ड के बीच परिचालन के लिए प्रहसित किसी प्रकार का कंटेनर यातायात शामिल नहीं है। यदि शामिल है तो, प्रत्येक वर्ष के लिए उसे अलग दिखाइये।	वर्ष 2007-08 से 2010-11 तक के लिए रिपोर्ट किए गए वार्ताविक यातायात आय एवं व्यय में सीडब्ल्यूसी-सीएफएस से मुंद्रा और गाँधीधाम स्थित अन्य किसी यार्ड के बीच प्रहसित कंटेनर यातायात शामिल नहीं है क्यों कि प्रशुल्क में इसके लिए व्यवस्था नहीं है, और, अतएव, सीडब्ल्यूसी द्वारा व्यापार जगत को ये सेवाएं प्रदान नहीं की गई है।	कोई टिप्पणी नहीं दिए गए है।	कोई टिप्पणी नहीं दिए गए है।
	(घ) केपीटी ने कहा है कि सीडब्ल्यूसी द्वारा रिपोर्ट किया	केपीटी को प्रस्तुत यातायात ऑफर्डों में सीएफएस से कांडला स्थित सीएफएस ने केपीटी को उन अन्य ऑफर्डों में केवल		

	<p>गया 2008-09 में 62855 टीईयू और 2009-10 में 48131 टीईयू यातायात समान कालावाधि में सीडब्ल्यूसी से केपीटी को कथित रूप से प्राप्त हुए वास्तविक यातायात क्रमशः 39707 टीईयू तथा 25083 टीईयू से मेल नहीं खाता है। 2010-11 से 2013-14 तक के वर्षों के लिए केपीटी के पत्र के संलग्नक में दर्शाए गए यातायात प्रोजेक्शन भी, जो कथित रूप से सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तुत सूचना पर आधारित है वर्तमान प्रशुल्क प्रस्ताव के लागत विवरणियों के प्रजैक्शनों से मेल नहीं खा रहे हैं। यातायात के अँकड़ों में अंतर के लिए कारण बताया जाय। वास्तविक स्थिति भी सूचित की जाए।</p>	<p>केपीटी या व्युक्तक्रम में प्रचलन के आंकड़े शामिल हैं। जबकि सीएफएस कुछ ऐसे कंटेनरों का प्रहस्तन भी कर रही है जो कांडला पत्तन को नहीं जाते हैं बल्कि कांडला पत्तन क्षेत्र में स्थित फैक्टरी परिसर को या किसी अन्य सीएफएस / कंटेनर यार्ड को जाते हैं। इस बात को ध्यान में रखा जाए कि हमारे पास कुछ निरिचत मामलों में कंटेनरों का केपीटी परिसर के फैक्टरी/रिक्त कंटेनर यार्ड तक और व्युक्तम में आना जाना है। इसी वजह से प्रबंधक-सीएफएस द्वारा केपीटी को प्रस्तुत अँकड़ों के तथा हमारी विवरणी में हमारे द्वारा लिए गए अँकड़ों के बीच अंतर है।</p>	<p>कंटेनरों का माहवार संख्यात्मक विवरण नहीं दिया है जिनका प्रहस्तन सीडब्ल्यूसी-सीएफएस द्वारा किया जा रहा है अर्थात् कंटेनर जो कांडला पत्तन द्वारा प्रहस्तित नहीं किए गए हैं परंतु फैक्टरी परिसर अथवा अन्य सीएफएस / कंटेनर यार्ड को जा रहे हैं। सीडब्ल्यूसी से केपीटी के लिये इस प्रकार की जानकारी प्राप्त होने के बाद ही सीडब्ल्यूसी-सीएफएस के लिए सही कंटेनर यातायात प्रोजेक्शन देना / उस पर टिप्पणी व्यक्त करना संभव होगा।</p> <p>केपीटी से सीएफएस या उसके विपरीत दिशा में संचालित कंटेनर यातायात शामिल है। ऐसा मालूम पड़ता है कि केपीटी मुद्रे को दूसरी दिशा में ले जा रही है। सीडब्ल्यूसी का मानना था कि कंटेनर अँकड़ों के बीच अंतर का कारण एफएस अथवा एफडी के लिए प्रहस्तित रिक्त / भरे हुए कंटेनर थे जहाँ पर संदर्भित कंटेनर का संचालन स्वयं उपयोगकर्ताओं द्वारा किया जाता है अर्थात् कंटेनरों के लोडिंग / अन-लोडिंग अँकड़ों को प्रहस्तित अँकड़ों के रूप से मान लिया जाता है तथा विवरणी सं. 2ऐ-॥ ऐ(2) में दर्शाया जाता है। जिसके परिणामस्वरूप अँकड़ों में अंतर आया है। इस मामले में केपीटी की टिप्पणी माँगने की कोई आवश्यकता नहीं है।</p> <p>जिसके परिणामस्वरूप अँकड़ों में अंतर आया है। इस मामले में केपीटी की टिप्पणी माँगने की कोई आवश्यकता नहीं है।</p>
(2) क्षमता:	<p>(i) सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रारंभिक प्रशुल्क प्रस्ताव में (पत्र सं. सीडब्ल्यूसी-सीडी/II-कांडलापोर्ट/2004-05/626ई, दिनांक 17.05.2004) वर्ष 2004-05, 2005-06 तथा 2006-07 के लिए निर्धारण की गई अभिकल्पित क्षमता क्रमशः 60000 टीईयू 90000 टीईयू तथा 120000 टीईयू प्रतिवर्ष के स्तर पर थी। पिछले प्रशुल्क आदेश, पैरा</p>	<p>सीडब्ल्यूसी केन्द्रों से संबंधित क्षमता मीट्रिक टन के आधार पर ली गई है न कि टीईयू के आधार पर जैसा टीएमपी द्वारा समझा जा रहा है या लिया जा रहा है। सीएफएस-केपीटी की क्षमता 51,600 मीट्रिक टन है न कि यथाकथित 51,600 टीईयू। ऐसा निर्धारित किया गया था कि पूरे परिसर की क्षमता 51600 टीईयू मीट्री</p>	<p>सीडब्ल्यूसी ने अपने सीएफएस की क्षमता 51,600 एमटी जैसा उल्लेख संशोधित प्रस्ताव में किया है। तथापि, चूंकि संपूर्ण प्रस्ताव में कंटेनर टीईयू पर ही विचार किया गया है, और अधिक टिप्पणी देने के लिए, क्षमता को समतुल्य टीईयू मानकों में ही सूचित किया जाना सीडब्ल्यूसी केन्द्रों के संबंध में मीट्रिक टन में क्षमता स्वीकार की जाती है। (परिकलन उद्देश्य हेतु: ढकाहुआ क्षेत्र: एक एमटी =वर्गफीट/6 में तथा खुला यार्ड: 10000 वर्गमीटर जगह में 500 टीईयू रखा जा सकते हैं तथा 1 टीईयू = 25 एमटी। सीएफएस के</p>

11.1 (xiv)(ख) में सीडब्ल्यूसी द्वारा निर्धारित क्षमता 51600 टीईयू पर प्राधिकरण ने संशय व्यक्त किया था। जैसाकि सीडब्ल्यूसी द्वारा आरभिक प्रस्ताव में निर्धारित किया गया था, पिछले प्रशुल्क आदेश में 2007-08 तथा 2009-10 के प्रत्येक वर्ष के लिए, सीएफएस की क्षमता 120000 टीईयू पर विचार की गई थी। सिविल कार्य पर प्रस्तावित निवेश पर विचार करते हुए जो वर्ष 2009-10 में उपयोगकर्ताओं के उपयोग में आना था, वर्ष 2009-10 की क्षमता का 140280 टीईयू प्रति वर्ष पर विचार किया गया था (अर्थात् उस वर्ष के लिए केपीटी द्वारा घोषित इंमपेक्स का 36%)। वर्ष 2008-09 से 2013-14 तक के लिये सीडब्ल्यूसी-सीएफएस की क्षमता 51600 टीईयू प्रतिवर्ष पर, जो पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित क्षमता से कमतर है, विचार किए जाने के लिए कारण तथा आधार स्पष्ट करें।

होते हुए, इस क्षमता में व्यापार जगत की टर्न-ओवर तथा आवश्यकताओं पर निर्भर करते हुए सीडब्ल्यूसी 60,000 टीईयू 90,000 टीईयू तथा 1,20,000 टीईयू प्रतिवर्ष तक प्रहस्तन कर सकता है। इस समय भी सीएफएस का क्षमता आगामी तीन वर्षों के लिए 1,40,000 टीईयू प्रतिवर्ष जैसी ली जा सकती है। लाइसेंस एग्रीमेंट में इस बात का भी उल्लेख किया गया है कि इस संपूर्ण क्षेत्र में सीडब्ल्यूसी 1,40,000 टीईयू प्रतिवर्ष का प्रहस्तन कर सकती है। तथापि कारोबार में कमी अर्थात् केपीटी में कुल प्रहस्तन के अमाव में अपी तक यह क्षमता हासिल नहीं की गई है।

चाहिए। सीडब्ल्यूसी ने यह भी कहा है कि व्यापार जगत की आवश्यकता तथा टर्न-ओवर पर निर्भर करते हुए वे प्रतिवर्ष 1,40,000 टीईयू तक प्रहस्तन कर सकता है। तथापि, सीडब्ल्यूसी-सीएफएस के विनिर्दिष्ट परिमापकों तथा अभिकल्पना के आधार पर इसकी वर्गीकृत क्षमता (टीईयू में) कृपया केपीटी को भेज दी गई है। लाइसेंस एग्रीमेंट में इस का भी उल्लेख किया गया है कि इस संपूर्ण क्षेत्र में सीडब्ल्यूसी प्रतिवर्ष 1,40,000 टीईयू का प्रहस्तन कर सकता है। तथापि केपीटी द्वारा एग्रीमेंट की शर्तों के उल्लंघन तथा कारोबार के अभाव अर्थात् केपीटी पर कुल प्रहस्तन के अभाव में अब तक इस क्षमता हासिल नहीं की गई है।

सीएफएस॥ (स्क्रैप यार्ड) एग्रीमेंट के दायरे के अदर नहीं है। इसलिए इस पर प्रस्ताव में विचार नहीं किया गया है। केपीटी के सीएमई ने अपने पत्र स एमएस/डब्ल्यूके/1021-IX/431 दिनांक 5 जनवरी 2005 के माध्यम से स्पष्ट किया था कि एग्रीमेंट के अदर सीएफएस॥ (स्क्रैप यार्ड) नहीं आता है। इसके अलावा, दिनांक 12 फरवरी

			<p>2002 के एग्रीमेंट की धारा 4 के अनुसार भी परियोजना सुविधा हेतु टीएमपी द्वारा अनुमोदित प्रशुल्क लागू करने के लिए ही लाइसेसधारक हकदार है जिसका अर्थ है केवल कांडला सीएफएस (140000वर्गमीटर) ही एग्रीमेंट में सामाहित है न कि सीएफएस-॥ (स्कैप यार्ड)।</p> <p>सीएफएस - ॥ (स्कैप यार्ड) प्रस्ताव के दायरे के अंदर नहीं, इसलिए कोई टिप्पणी नहीं।</p>														
(ii)	<p>जैसाकि पिछले प्रशुल्क आदेश में देखा गया था, उपलब्ध भौतिक सुविधाओं के लिए तथा अपेक्षित / पूरित उत्पादकता स्तर के लिए अभिकल्पित क्षमता का निर्धारण किया जाना है। इस बात को ध्यान में रखते हुए, लगाए गए उपस्कर / प्रदृष्ट सुविधाओं तथा अपेक्षित / पूरित उत्पादकता स्तर के आधार पर क्षमता निर्धारण का विस्तृत परिकलन प्रस्तुत किया जाए।</p> <p>उपलब्ध भौतिक सुविधाओं एवं उत्पादकता स्तर के अनुसार अपेक्षित क्षमता निर्धारण सलग्न है। यह भी महसूस किया गया है कि सीडब्ल्यूसी इस परिसर में 140,000 टीईयू प्रहस्तन करने की स्थिति में है। उपस्कर (रीच स्टेकर की) तैनाती के आधार पर सीएफएस कांडला पत्तन की क्षमता का परिकलन नीचे दिया गया है-</p>	<p>जैसाकि स्वयं नेसस सीडब्ल्यूसी द्वारा माना गया है कि टर्मिनल की निर्धारित क्षमता 1,40,000 टीईयू है जबकि 2010-11 से 2013-14 तक विभिन्न वर्षों के लिए प्रोजेक्ट किया गया यातायात प्रहस्तन निम्नानुसार है:</p> <table border="1" data-bbox="598 1191 888 1558"> <thead> <tr> <th>वर्ष</th> <th>यातायात (अनुमानित / प्रोजेक्ट टीईयू)</th> <th>क्षमता की उपयोगिता (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2010-11</td> <td>42678</td> <td>29.78</td> </tr> <tr> <td>2011-12</td> <td>49600</td> <td>34.44</td> </tr> <tr> <td>2012-13</td> <td>54600</td> <td>37.92</td> </tr> <tr> <td>2013-14</td> <td>81700</td> <td>42.85</td> </tr> </tbody> </table> <p>इस प्रकार, यह देखा जा सकता है कि क्षमता का उपयोग 30 से 43% तक ही है। इस प्रकार, सीडब्ल्यूसी द्वारा दावा किया गया 15% का अधिकतम आरओसीई टीएमपी के मार्गदर्शियों के अनुसार नहीं है, जो निर्दिष्ट करते हैं कि 15%</p>	वर्ष	यातायात (अनुमानित / प्रोजेक्ट टीईयू)	क्षमता की उपयोगिता (%)	2010-11	42678	29.78	2011-12	49600	34.44	2012-13	54600	37.92	2013-14	81700	42.85
वर्ष	यातायात (अनुमानित / प्रोजेक्ट टीईयू)	क्षमता की उपयोगिता (%)															
2010-11	42678	29.78															
2011-12	49600	34.44															
2012-13	54600	37.92															
2013-14	81700	42.85															

का संपूर्ण आरओसीई केवल तब अनुमेय होगा जब क्षमता की उपयोगिता 60% या उससे अधिक हो।

केपीटी द्वारा दी गई टिप्पणियों का अध्ययन करते समय, निम्नलिखित बिन्दुओं को ध्यान में रखा जाय:

(i) सीडब्ल्यूसी संपूर्ण प्रस्ताव के लिए 'अतिरिक्त (स्क्रैप) यार्ड' पर प्रहस्तित कंटेनरों की संख्या पर भी विचार करे। कांडला पत्तन ने अपने टिप्पणी देते हुए इस (अतिरिक्त स्क्रैप यार्ड) रा संबंधित सभी आँकड़े जैसाकि थ्रूपुट इत्यादि, शामिल किए हैं।

(ii) कांडला पत्तन न्यास को केवल कांडला पत्तन पर प्रहस्तित हने वाले कंटेनरों के बारे में आँकड़े मिलते रहे हैं, अर्थात् कांडला पत्तन तथा सीडब्ल्यूसी (कांडला) के बीच ही कंटेनरों के आवागमन के आँकड़े। कांडला पत्तन न्यास को सीडब्ल्यूसी-सीएफएस पर कंटेनरों के उस आवागमन के संबंध में कोई आँकड़े नहीं दिये जा रहे हैं जिनका प्रहस्तन कांडला पत्तन पर नहीं हो रहा था अर्थात् सीडब्ल्यूसी-सीएफएस और फैक्टरी/ अन्य सीएफएस / पत्तनों के बीच कंटेनरों की हलचल के आँकड़े। इस प्रकार संबंधित बिंदु के समक्ष में

			कांडला पत्तन से प्राप्त टिप्पणियां केवल कांडला पत्तन तथा सीडब्ल्यूसी-सीएफएस के बीच प्रहसित थ्रूपुट/निष्पादित परिचालन के आधार पर ही हैं।																		
अन्य बिन्दुओं पर, केपीटी ने किसी प्रकार की टिप्पणी प्रस्तुत नहीं की है। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न तथा सीडब्ल्यूसी द्वारा दिए गए उत्तर नीचे दिए गए हैं:-																					
क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	सीडब्ल्यूसी से प्राप्त उत्तर																			
(3)	<b>आय अनुमानः</b>																				
(i)	यातायात के प्रोजेक्शन, वर्ष 2011-12 में 6.8%, 2012-13 में 10% तथा वर्ष 2013-14 में 10% की वृद्धि दिखा रहे हैं। जबकि, आय के प्रोजेक्शन वर्ष 2010-11 में 7% तथा प्रत्येक उत्तरवर्ती वर्षों के लिए 2.7% की वृद्धि दिखा रहे हैं। 2012-13 तथा 2013-14 के वर्षों के लिए प्रोजेक्ट की गई आय, यातायात में अनुमानित वृद्धि से मेल नहीं खा रही है। वर्ष 2012-13 तथा 2013-14 के आय अनुमानों की मध्येक्षा की जाए एवं हमारी टिप्पणी को ध्यान में रखते हुए उनमें धदलाव करें।	2011-12 से 2013-14 तक के वर्षों के लिए संशोधित आय अनुमान प्रस्तुत है।																			
(ii)	सीडब्ल्यूसी ने मौजूदा दरमान पर प्रोजेक्ट किए गए यातायात के संदर्भ में अनुमानित आय का विस्तृत परिकलन प्रस्तुत नहीं किया है। 2011-12 से 2013-14 तक के प्रत्येक वर्ष के लिए दरमान में निर्धारित प्रत्येक प्रशुल्क मद से मौजूदा प्रशुल्क स्तर पर प्रोजेक्ट किए गए प्रशुल्क के लिए आय का विस्तृत परिकलन कृपया प्रस्तुत करें। पुष्टि करे कि अनुमानित राजस्व, प्राधिकरण द्वारा निर्धारित मौजूदा प्रशुल्क के अधिकतम स्तर पर है।	वर्ष 2011-12 से 2013-14 तक के लिए मौजूदा प्रशुल्क पर प्रोजेक्ट किये गये यातायात का संदर्भ लेते हुए आय का विस्तृत परिकलन प्रस्तुत है। परिकलन टीएमपी द्वारा निर्धारित प्रशुल्क के अधिकतम स्तर पर परिकलित किया गया है।																			
(iii)	भंडारण प्रभार से प्राप्त आय के संबंध में, पिछले दो साल 2009-10 तथा 2010-11 में कार्गो / कंटेनर के औसत विश्राम समय तथा आय के अनुमानन के लिए सुविचारित विश्राम समय, सूचित करें।	कार्गो / कंटेनर का औसत विश्राम समय प्रस्तुत किया गया है तथा आय अनुमान के गा के लिए समान अवधि ली गई। सीडब्ल्यूसी द्व प्रस्तुत औसत विश्राम समय मार्च 2011 से सबसि है तथा नीचे दिया गया है:	<table border="1"> <thead> <tr> <th>क्र.सं.</th> <th>प्रचालन</th> <th>औसत विश्राम समय</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>आयानि वर्तन डिलीवरी</td> <td>8 दिन</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>आयानि कार्गो डिलीवरी</td> <td>4 दिन</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>नियानि कंटेनर हल्लल</td> <td>01 दिन</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>नियानि कार्गो गराइ</td> <td>05 दिन</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>रिक्त कंटेनर हल्लल</td> <td>03 दिन</td> </tr> </tbody> </table>	क्र.सं.	प्रचालन	औसत विश्राम समय	1	आयानि वर्तन डिलीवरी	8 दिन	2	आयानि कार्गो डिलीवरी	4 दिन	3	नियानि कंटेनर हल्लल	01 दिन	4	नियानि कार्गो गराइ	05 दिन	5	रिक्त कंटेनर हल्लल	03 दिन
क्र.सं.	प्रचालन	औसत विश्राम समय																			
1	आयानि वर्तन डिलीवरी	8 दिन																			
2	आयानि कार्गो डिलीवरी	4 दिन																			
3	नियानि कंटेनर हल्लल	01 दिन																			
4	नियानि कार्गो गराइ	05 दिन																			
5	रिक्त कंटेनर हल्लल	03 दिन																			
(iv)	प्रस्तावित दर में सामान्य वृद्धि के अलावा सीडब्ल्यूसी कुछ नवीन प्रशुल्क मदों को प्रारंभ करने के लिए भी प्रस्ताव रखा था। विचाराधीन नवीन वर्षों के लिए इन नवीन प्रशुल्क मदों से प्राप्त होने वाला भ्रतिरिज्जन राजस्व निहितार्थ का परिमाणन,	कंटेनरों के फैक्टरी स्टॉफिंग/ फैक्टरी डीस्ट्रिफिंग के बारे में नवीन प्रशुल्क का प्रस्ताव किया गया है। उसी प्रकर, प्रचालन आवश्यकताओं के अनुसार री-वर्किंग धारा भी शामिल की गई है। इन मदों का शामिल																			

	वर्ष-वारी, मद-वारी किया जाए तथा परिकलनों के साथ विचाराधीन वर्षों के लिये प्रस्तुत किया जाए।	किया जाना सीएफएस के किसी भी प्रचालनों का भाग है। यह समझा गया है इन कंटेनरों का प्रहस्तन पक्षकारों द्वारा स्वयं किया जा रहा है और अतएव, उन सेवाओं से सीडब्ल्यूसी के उपभोक्ताओं को केवल सहायता मिलेगी और कुल आय पर अथवा कंटेनर परिमाण पर कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा।
(v)	(क) इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित दरे केवल अधिकतम स्तर की है। वर्ष 2007-08 से 2010-11 के दौरान, सीडब्ल्यूसी द्वारा अधिकतम दरों पर प्रदत्त कोई रियायत, यदि दी गई हो तो, सीडब्ल्यूसी सूचित करे। उस प्रकार प्रदत्त रियायतों का राजस्व पर कितनी मात्रा में प्रभाव पड़ा, यह भी बताया जाए। इस की पुष्टि की जाये कि 2007-08, 2008-09, 2009-10 तथा 2010-11 के वार्षिक लेखा में (सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तुत वास्तविक) रिपोर्ट की गई वास्तविक आय, प्राधिकरण द्वारा निर्धारित प्रशुल्क के अधिकतम स्तर पर, प्राप्त की गई है।	(क) सीडब्ल्यूसी ने, रिक्त कंटेनर के संबंध में भूमि किरायों में ही मई-2010 से रियायत प्रदान की है। टीएमपी द्वारा अनुमोदित दर ₹ 26.15 प्रति टीईयू प्रति दिन थी, जो ₹ 20 प्रति टीईयू प्रति दिन तक कमकर दी गई। वार्षिक लेखा में दर्शाई गई आय, टीएमपी द्वारा निर्धारित प्रशुल्क के अधिकतम स्तर पर प्राप्त वास्तविक आय ही है।
	(ख) पुष्टि करे कि 2011-12 से 2013-14 तक के राजस्व अनुमान प्राधिकरण द्वारा निर्धारित मौजूदा प्रशुल्क के अधिकतम स्तर के संदर्भ में ही है।	2011-12 से 2013-14 तक के वर्षों के राजस्व अनुमान प्राधिकरण द्वारा निर्धारित मौजूदा प्रशुल्क के अधिकतम स्तर के संदर्भ से है।
4.	<b>प्रचालन आय</b>	
(i).	<b>रायल्टी:</b>  प्रशुल्क निर्धारण के लिये संशोधित मार्गदर्शियों के अनुसार, 29 जुलाई 2003 से पहले फाइनल की गई दोलियों के मामले में पशुल्क परिकलन को, निजी प्रचालकों द्वारा भूमिस्वामी पत्तन को देय रायल्टी / राजस्व भाग प्रशुल्क निर्धारण के लिये लागत के रूप में अगले निम्नतम बोलीदाता द्वारा लगाई गई अधिकतम बोली तक हिसाब किताब / गणना में शामिल करना ही चाहिये ताकि इस मद को गणना में लिये जाने के कारण संभावित नुकसान से बचा जा सके। लाइ.एग्री पर फरवरी 2002 में हस्ताक्षर किये गए थे। पिछले प्रशुल्क संशोधन पर कार्यवाही के दौरान सीडब्ल्यूसी ने स्पष्ट किया था कि स्पर्धात्मक बोली लगावे में, केवल यही एक तकनीकी रूप से अर्हतप्राप्त (योग्य) निविदाकर्ता था। यूकि तुलना के लिये कोई दूसरी बोली उपलब्ध नहीं है। इसने अपने प्रस्ताव में अभिकल्पित न्यूनतम गारटीयुक्त थ्रूपुट (एमजीटी) पर केपीटी को देय सम्पूर्ण रायल्टी की छूट (प्रासथ) मांगी थी। वर्तमान प्रस्ताव में भी सीडब्ल्यूसी ने वही कार्यपद्धति अपनायी है।  यूकि सरकार ने इस संबंध में अपना निर्णय सूचित नहीं किया। पिछले प्रशुल्क संशोधन में, दय रायल्टी को लागत के रूप में अनुमति नहीं दी गई थी। इस संबंध में, सरकार से किसी विशेष निदेश के अभाव में, सीडब्ल्यूसी द्वारा केपीटी को दय रायल्टी को वर्तमान प्रशुल्क संशोधन प्रक्रिया में	सीडब्ल्यूसी द्वारा केपीटी को, लाइसेंस एग्रीमेंट में प्रदत्त दरों पर रायल्टी दी ही जानी है। लाइसेंस एग्रीमेंट पर सीडब्ल्यूसी द्वारा फरवरी 2002 में हस्ताक्षर किये गये थे, इसलिये, इस मद पर नुकसान से बचने के लिये सीडब्ल्यूसी प्रशुल्क निर्धारण हेतु रायल्टी के भुगतान को अपनी लागत में शामिल करने का हकदार है। मार्गदर्शियों में स्पष्टरूप से प्रावधान किया गया है कि यदि बोली 29.07.2003 से पहले फाइनल कर दी जाती है तो प्रशुल्क परिकलन को, भूमिस्वामी अर्थात केपीटी को देय रायल्टी को प्रशुल्क निर्धारण के अनुसार गणना में शामिल करना ही चाहिये।  उपरोक्त मार्गदर्शियों की नजर से, यह निवेदन है कि भूमिस्वामी पत्तन अर्थात केपीटी को रायल्टी की मांग, प्रशुल्क के निर्धारण के लिये सीडब्ल्यूसी की लागत में शामिल की ही जानी चाहिये।

	लागत के रूप में स्वीकार नहीं किया जा सकता।	
(ii)	प्रशुल्क निर्धारण के लिये प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.5.1. के प्रावधानों के अनुसार व्यय प्रोजेक्शन भारत सरकार द्वारा सभी वस्तुओं के लिए घोषित थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) की वर्तमान हलचल के संबंध में मूल्यों के उत्तर-चढ़ाव के साथ समायोजित यातायात के अनुसार होना चाहिए। लागत अनुमान में वार्षिक वृद्धि मार्च 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों में प्रदत्त कथित अनुबंध के अनुसार अनुमत की जाएगी।	2.5.1: थोक मूल्य सूचकांक के प्रभाव पर विचार किया गया है।
(iii)	बाजार सरलीकरण (एमएफ) भुगतान:	संलग्न विवरणी में एमएफ भुगतान का संशोधन किया गया है और लाभ-हानि लेखा से मिलाया गया है।
	(क) वर्ष 2008-09 तथा 2009-10 की लागत विवरणीयों (उपस्कर किराये की नामावली) में दर्शाए गए एमएफ भुगतान लाभ-हानि विवरणी में रिपोर्ट किए गए वास्तविक एमएफ भुगतान से मेल नहीं खाते हैं। ऑफडॉ के बीच अंतर दूर करें।	विगत में टीएमपी को भेजा गया दिनांक 23/07/2010 का एग्रीमेंट सही तथा अंतिम प्रति है तथा ठेकेदार द्वारा स्वयं अपने हाथों से दर लिखी गई है। एग्रीमेंट की शर्तें एक बार फिर संलग्न की जाती हैं।
	(ख) पुष्टि करें कि सीडब्ल्यूसी द्वारा अपने पत्र दिनांक 4 दिसंबर 2010 के माध्यम से भेजी गई आउटसोर्सिंग ठेकेदार के साथ किये गए एग्रीमैट की प्रति, सही तथा अंतिम प्रति है क्योंकि यह दिखाई देता है कि दरे हाथ से लिखी गई हैं। यदि नहीं तो आउटसोर्सिंग ठेकेदार को प्रदत्त एग्रीमेंट की एक संपूर्ण प्रति कृपया भेज दी जाए। एग्रीमेंट की शर्तें को भी यदि कोई हो तो प्रेषित करें।	प्रहस्तन तथा परिवहन सेवाए प्रदान करने के लिए ठेकेदार से किया गया एग्रीमेंट आयकर अधिनियम के प्रावधानों का अनुपालन करता है तथा आयकर अधिनियम की संबंधित धाराओं के तहत आवश्यक कटौतियां भी की जा रही हैं।
	(ग) पुष्टि करें कि सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रहस्तन तथा परिवहन सेवा प्रदान करने के लिए ठेकेदार के साथ निष्पादित एग्रीमैट लेन देन के लिये एक निश्चित अंतर से संबंधों के बारे में आयकर अधिनियम के प्रावधानों के अनुपालन में है।	प्रहस्तन तथा परिवहन सेवाए प्रदान करने के लिए ठेकेदार से किया गया एग्रीमेंट आयकर अधिनियम के प्रावधानों का अनुपालन करता है तथा आयकर अधिनियम की संबंधित धाराओं के तहत आवश्यक कटौतियां भी की जा रही हैं।
	(घ) ठेकेदार के साथ दिनांक 23 जुलाई 2010 को किया गया एग्रीमैट दरों में किसी प्रकार की वार्षिक वृद्धि नहीं दिखाता है। इस प्रसंग में एमएफ भुगतान में वर्ष 2011-12 के लिए 8.3% तक, वर्ष 2012-13 में 10% तक तथा वर्ष 2013-14 में 13% तक अनुमानित वृद्धि औचित्य बताएं।	एमएफ भुगतान में वृद्धि, परिमाण में बढ़ोत्तरी पर आधारित है, जो वर्ष 2011-12, 2012-13 तथा 2013-14 के लिए प्रोजेक्ट की गई है। जहाँ तक दरों में वृद्धि का संबंध है, टेंडर दस्तावेज में यथाकथित, दो साल के समय के बाद डीजल के दामों में बढ़ोत्तरी के आधार पर (दर में) वृद्धि प्राप्त करना ठेकेदार हक बनता है।
	(ङ) लागत विवरणी में विचार किए गए अनुमानों के समर्थन में वर्ष 2011-12 से 2013-14 तक के वर्षों के लिए प्रोजेक्ट किए गए यातायात की सेवाओं की प्रत्येक मद हेतु सीडब्ल्यूसी द्वारा हस्ताक्षरित आउटसोर्सिंग अनुबंध / एग्रीमेंट में प्रदत्त दरों से सबध जोड़ते हुए एमएफ भुगतानों (अर्थात उपकरण किराया प्रभार) की विस्तृत परिकलन प्रस्तुत किया जाए।	प्रोजेक्शन के आधार पर देय एमएफ प्रभारों का विस्तृत परिकलन प्रस्तुत किया गया है।
(iv)	बीमा:	लागत विवरणी में ₹ 11 लाख की बीमा लागत अनुमानित औसत मूल्य के आधार पर विचार की गई
	(क) लागत विवरणी में वर्ष 2008-09 हेतु सूचित ₹ 11 लाख की बीमा लागत लाभ-हानि विवरण में रिपोर्ट किए गए	

	ऑकड़ों से भिन्न पायी गई है। इस भिन्नता के कारण बताए जाएं।	थी। इसे लाभ हानि विवरणी में वर्णित ऑकड़ों के अनुसार अब इसका संशोधन कर लिया गया है।
	(ख) लागत विवरणी में विचारित ऑकड़ों के औद्यित्य वर्ष 2010-11 के दौरान ली गई सम्बद्ध बीमा रक्षाओं (पालसियों) की एक एक प्रति प्रस्तुत करें।	सीडब्ल्यूसी द्वारा ली गई बीमा रक्षाओं (पालसियों) की प्रतियां प्रस्तुत हैं। उल्लेख किया गया है कि सीडब्ल्यूसी, बीमा रक्षा (पालसी) संपूर्ण भारत के आधार पर लेती है तथा इस संबंध में विवरणी में वर्णित व्यय किसी विशेष माह/ वर्ष में भंडारण में रखे गए सामानों के घोषित वास्तविक मूल्य पर आधारित है।
	(ग) इस तथ्य के बावजूद भी कि वर्ष 2011-12 से 2012-13 तक के वर्षों के दौरान सकल खंड में कोई अभिवृद्धि प्रस्तावित नहीं है, इन वर्षों के लिए बीमा लागत में रु 0.50 लाख की वृद्धि का अनुमान लगाया गया है। वास्तव में बीमा लागत कम होनी चाहिए क्योंकि इस का परिकलन परिसंपत्तियों के घटे हुए मूल्य पर किया जाता है। हमारी इस टिप्पणी की आधार पर, सीडब्ल्यूसी, अनुमानित बीमा लागत में बदलाव कर सकती है।	भारत इत्यादि के मामले में बीमा कंपनी द्वारा बीमा लागत कम नहीं की गई है तथा, इसलिए, बीमा प्रीमियम में वृद्धि की विगत प्रवृत्ति को ध्यान में रखते हुए बढ़ोत्तरी दर्शाई गई है।
(v)	पुष्टि करे कि परिसंपत्तियों पर मूल्य ह्रास, कंपनी अधिनियम में निर्धारित जीवनकाल मानक या लाइ.एग्री में विर्निदिष्ट जीवनकाल मानक, इन में से जो भी अधिक हो, को अपनाते हुए सरल रेखा पद्धति को अनुसार है।	पुष्टि की जाती है कि परिसंपत्तियों के जीवनकाल पर विचार करते हुए सीडब्ल्यूसी द्वारा उसके कार्पोरेट कार्यालय द्वारा निर्धारित प्रतिशत में सरल रेखा पद्धति के अनुसार, मूल्यह्रास लागू किया जाता है।
(vi)	लागत विवरणी में वर्णित पद्टे किराये, जो रियायती एग्रीमेंट के अनुसार देय है, वर्ष 2008-09 तथा 2009-10 से संबंधित लाभ-हानि विवरणी में वर्णित पद्टे किराये से मेल नहीं खा रहे हैं। ऑकड़ों में भिन्नता के कारण बताए जाएं।	वास्तविकों के आधार पर पद्टे किराये ठीक कर लिये गए हैं तथा संशोधित विवरणी में दर्शाए गए हैं।
(vii)	प्रपत्र-3वी वर्ष 2008-09 तथा 2009-10 के लिए प्रचालन तथा प्रत्यक्ष श्रमिक और मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत तथा 2010-11 से 2013-14 तक के वर्षों के अनुमान दर्शाता है। तथापि, एकीकृत लागत विवरणी में ये ऑकडे अलग से दिखाए नहीं गए हैं। जब सीडब्ल्यूसी द्वारा सभी सेवाएं आऊटसोर्स की गई तो, प्रचालन तथा प्रत्यक्ष लागत की प्रासंगिकता स्पष्ट करें। यह भी स्पष्ट करे कि क्या यह व्यय अन्य मदों के व्यय में जोड़ा गया है क्योंकि एकीकृत लागत विवरणी में इन्हे अलग से दिखाया नहीं गया है।	भारत की मरम्मत एवं अनुरक्षण तथा अन्य सेवाएं स्वयं सीडब्ल्यूसी द्वारा ही किया जाता है। केवल किराए पर लाये गए उपरकर तथा प्रहस्तन प्रचालन ही आऊटसोर्स किए गए हैं। श्रमिक, मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत हेतु बिल्लिंग लागत, 2008-09 तथा 2009-10 वर्षों के लिए, अन्य प्रचालन व्यय में लिये गए हैं, जिन्हे विवरणी में अलग से दिखाया गया।
(5)	<b>नियोजित पूँजी:</b>	
(i)	जैसाकि पहले बताया गया है, प्रपत्र 4वी में प्रस्तुत किए गए सकल खंड, शुद्ध अचल-परिसंपत्ति, तथा नियोजित पूँजी को सत्यापित करने के लिए सीडब्ल्यूसी ने वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक के वर्षों के लिए ऑडिटेड तुलन पत्र प्रस्तुत नहीं किये थे। आवश्यक दस्तावेज भेज दिया जाए। कृपया यह सुनिश्चित करलें कि लागत विवरणी में विचार किए गए सकल खंड, सकल खंड की अभिवृद्धियां, मूल्यह्रास तथा परिसंपत्ति के शुद्ध खंड तुलन पत्र में वर्णित ऑकड़ों से	ऑडिटर की रिपोर्ट तथा तुलन पत्र प्रस्तुत किया जा रहा है। प्रपत्र 4वी में प्रस्तुत किए गए सकल खंड, परिसंपत्तियों के शुद्ध खंड तथा नियोजित पूँजी का सत्यापन कर लिया गया है। सकल खंड, परिसंपत्तियों के शुद्ध खंड, सकल खंड की अभिवृद्धियों, मूल्यह्रास का तुलन पत्र के ऑकड़ों से मिलान कर लिया गया है। (2007-08, 2008-09, 2009-10 तथा 2010-11 के वर्षों की ऑडिटेड रिपोर्ट तथा तुलन पत्र जो

	विधिवत् मिलते नहीं हैं।	सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रेषित किए गए बताए जाते हैं संपूर्ण क्षेत्र के लिए हैं नकि (कवल) कांडला पत्तन के सीएफएस प्रचालन के लिए।
(ii)	चृकि वर्ष 2010-11 समाप्त होने जा रहा है, सकल खंड हेतु प्रस्तावित अभिवृद्धि, मूल्यह्रास, तथा अन्य संबंधित मदों में, वास्तविकों का संदर्भ लेते हुए, संशोधन करें।	2010-11 के लेखां का ऑडिट होने के बाद, सकल खंड की अभिवृद्धि, मूल्यह्रास, तथा अन्य संबंधित मदों को वास्तविकों का संदर्भ लेते हुए ठीक किया जाएंगा।
(iii)	वर्ष 2009-10 की परिसंपत्ति का शुद्ध खंड वर्ष के लिए वर्णित मूल्य ह्रास को बाहर नहीं रखता। वर्ष 2009-10 की परिसंपत्तियों के शुद्ध खंड तथा नियोजित पूँजी का कृपया सत्यापन किया जाए एवं अनुरवर्ती वर्षों के अनुमानों में परिणामस्वरूप बदलाव के साथ ठीक किया जाय।	सलाह के अनुसार, परिसंपत्तियों का शुद्ध खंड तथा वर्ष 2009-10 के लिये नियोजित पूँजी ठीक कर लिये गए हैं।
(iv)	(क) जब कटेनर यातायात 5000 प्रति महीना पहुंच जाएगी तब दूसरे चरण में विभिन्न उपस्कर/सिविल कार्य में किए जानेवाली निवेश का ब्यौरा लाइ.एग्री के संलग्नक 6 में दिया गया है। पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान सीडब्ल्यूसी ने विवेश के दूसरे चरण के भाग के रूप में सिविल कार्यों के सकल खंड में ₹ 9.14 करोड़ तक की अभिवृद्धि का अनुमान किया था जो वर्ष 2009-10 में प्रशुल्क संशोधन प्रक्रिया में अनुमत कया गया था। अब वास्तविक नियोजित पूँजी दिखा रहा प्रपत्र 4ए सकल खंड में कोई अभिवृद्धि नहीं दिखा रहा है। इस मट के संबंध में पिछले प्रशुल्क आदेश में विचारित अनुमान से वास्तविकों में अतर के लिए कारण बताया जाय।	यह प्रस्ताव किया गया था कि जैसे ही यातायात 5000 टीईयू प्रति माह पहुंच जाएगा, दूसरे चरण का निर्माण प्रारंभ कर दिया जाएगा। तथापि, अब तक यह यातायात स्तर हासिल नहीं किया गया है तथा, इसलिए, दूसरे चरण का विकास नहीं हुआ है।
	(ख) लाइ.एग्री में विचार की गई निवेश योजना की तुलना में सीडब्ल्यूसी द्वारा किए गए निवेश में भिन्नता के कारण, यदि कोई हो तो, कृपया बताए।	विचार किया गया था कि जैसाही प्रथम चरण के विकास के लिए सीडब्ल्यूसी द्वारा न्यूनतम स्तर हासिल किया जाता है दूसरा चरण विकसित किया जाएगा। तथापि, केपीटी द्वारा लाइसेंस एग्रीमेंट का उल्लंघन किये जाने के कारण न्यूनतम स्तर हासिल करना संभव नहीं हुआ। अतएव, लाइसेंस एग्रीमेंट में अभिकल्पित निवेश प्राप्त नहीं किया गया है।
(v)	(क) कार्यकारी पूँजी निर्धारण के लिए सीडब्ल्यूसी द्वारा विविध देनदारों तथा रोकड़ शेष के लिए किए गए अनुमान मार्गदर्शियों की धारा 2.9.9. में निर्धारित मानकों के अनुसार नहीं है।	सीएफएस-केपीटी पर उपयोगकर्ता ऐजेंसियों से अधिकतम प्राप्ति नकद धन में होती है तथा केवल रिक्त कटेनर के लिए विभिन्न शिपिंग लाईन्स को बिल जारी किया जाता है। अतएव, धारा 2.9.9. के अनुसार विविध देनदारों का सृजन सीएफएस-केपीटी पर नागृ नहीं होता है।
	(ख) इस प्राधिकरण ने 30 सितंबर 2008 को 2005 के मार्गदर्शियों में परिष्कार घोषित करते हुए एक आदेश पारित किया था जो, अन्य विषयों के साथ-साथ लाइ.एग्री की अनुयोग अनिवार्यताओं से उद्भुत होने वाली व्यय की अनुमति प्रदान करता है जिसे कुछ मदों पर विविध देनदारी के एक अंश के रूप में लिया जाए। लाइ.एग्री के अनुच्छेद 5.2. के अनुसार, सीडब्ल्यूसी से अपेक्षा है कि वह उस आवंटित भूमि का पट्टेदारी किराया केपीटी को उस वर्ष के	लाइसेंस एग्रीमेंट के अनुच्छेद 5.2 के अनुसार, वर्ष के प्रथम महीने की यमाप्ति पर केपीटी को पट्टेदारी किराये का अग्रिम भुगतान करना सीडब्ल्यूसी से अपेक्षित है। रॉयलटी का परिकलन भी पिछले वर्ष में निष्पादित कारोबार को आधार लेकर किया जाता है तथा आगामी वर्ष के लिए अग्रिम भुगतान किया जाता है।

<p>पहले माह की समाप्ति से पहले भुगतान कर दें, जिस वर्ष से इस प्रकार के पदटेदारी किराया सबूधित हो। लाइ.एग्री के अनुच्छेद 5.1 के अनुसार अनुवर्ती महीने की 10 को रॉयल्टी का भुगतान किया जा सकता है। चूंकि लाइ.एग्री की अनुबंधीय अनिवार्यताओं का भुगतान अग्रिम देय नहीं है इस मद्दों पर कार्यकारी पूँजी के परिकलन में विचार नहीं किया जा सकता।</p>	
<p>(ग) वर्ष 2010-11 से 2013-14 तक चालू देयताओं के अनुमानन का आधार स्पष्ट करे।</p>	<p>लाइ.एग्री के अनुसार केपीटी को देय विशेष तथा रॉयल्टी के आधार पर चालू देयताएं तेजार की गई हैं।</p>
<p>(vi) पिछले प्रशुल्क आदेश में, लाइ.एग्री की शर्तों के अनुसार एक समय का ₹ 280 करोड़ का एक मुश्त अपक्रट शुल्क (अपक्रंट फी) तथा ₹ 39.22 लाख के लीज प्रीमियम जो लाइ.एग्री की सर्तों के अनुसार केपीटी को भुगतान किया गया था पदटेदारी अवधि में समविभाजित किया गया था। जबकि सीडब्ल्यूसी ने लागत विवरण में यह समायोजन किया है, बटेखाते नहीं डाली गई राशि की मात्रा तक वापिस नहीं लौटायी गयी भाग वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक के साथ साथ वर्ष 2010-11 से 2013-14 तक प्रत्येक वर्ष के अन्त में प्रतिलाभ के परिकलन के लिये नियोजित पूँजी में जोड़ गया नहीं मालूम पड़ता है।</p>	<p>प्रतिलाभ के परिकलन हेतु 2007-08 से 2013-14 तक पन्द्रह वर्ष के अन्त में बटेखाते नहीं डाली गई राशि की मात्रा तक वापिस नहीं लौटायी गई राशि को शामिल करते हुए लागत विवरण में आवश्यक सुधार किया है।</p>
<p>(vii) सीडब्ल्यूसी ने ईविटी पर 15% प्रतिलाभ तथा क्रूण पर 11% प्रतिलाभ का परिकलन किया है। 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 29.1 के अनुसार, निधि की स्रोत का विचार किए बिना, महापत्तन न्यासों तथा निजी टर्मिनल्स दोनों को नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ दिया जाता है। 2010-11 में निर्णय किए गए प्रशुल्क मामलों के लिए स्वीकृत प्रतिलाभ 16% है। वर्ष 2010-11 के लिए प्राप्त किए गए परिमापकों के आधार पर इस प्राधिकरण द्वारा आरओसीई की समीक्षा की जाएगी। उपरोक्त टिप्पणी के प्रकाश में प्रतिलाभ के परिकलन में बदलाव आवश्यक है।</p>	<p>16% परस आरओसीई के दर पर विचार करते हुए प्रतिलाभ के परिकलन में बदलाव किया गया है।</p>
<p>(6) अनुमानों से वास्तविकों की तुलना (प्रपत्र-7)</p>	
<p>(i) सीडब्ल्यूसी द्वारा दिनांक 27 जनवरी 2011 के पत्र के माध्यम से प्रस्तुत संशोधित प्रपत्र 7 में वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक सीडब्ल्यूसी द्वारा विचारित सभी मदों, यथा प्रचालन अथवा व्यय नियोजित पूँजी आरओसीई शुद्ध अधिशेष इत्यादि के अनुमान 28 जून 2007 के प्रशुल्क आदेश में विचार किए गए अनुमानों से अलग हैं। आदेश वैसे होने चाहिये जैसे टीएएमधी आदेश में विचार किया गया है। जहाँ तक प्रचालन अथवा का संबंध है प्रचालन अथवा के बारे में आदेश में विचार किये गए अनुमानों को पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुमत प्रशुल्क वृद्धि के लिये वार्तविकों के साथ एक से एक की तुलना के लिये समायोजित किये जाने की जरूरत है।</p>	<p>वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए सीडब्ल्यूसी द्वारा विचारित प्रचालन अथवा व्यय नियोजित पूँजी, आरओसीई तथा शुद्ध अधिशेष केन्द्रों के अनुमानित अथवा व्यय पर आधारित है। तथापि जैसा इगत किया गया है, प्रचालन अथवा अनुमान 28 जून 2007 के पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुमत प्रशुल्क वृद्धि के अनुसार दर्शाए गए हैं।</p>

(ii)	<p>पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुमोदन प्रदान करते हुए (उस) आदेश के 'पेरा 11(xi)' में प्रदत्त कारणों से रॉयल्टी को लागत में एक मद-के रूप में स्वीकार नहीं किया गया था। तथापि सीडब्ल्यूसी ने विगत अवधि हेतु रॉयल्टी को एक लागत मद के रूप में ज्ञामिल किया है। चूंकि यह प्रक्रिया वास्तविकों के सदर्भ में विगत अवधि के निर्धारण के लिए है, पिछले प्रशुल्क आदेश में अपनाई गई पद्धति बरकरार रखनी चाहिए। इस स्थिति को ध्यान में रखते हुए पिछले प्रशुल्क आदेश में विचारित स्थिति को बरकरार रखते हुए विगत अवधि के विश्लेषण के लिए रॉयल्टी भुगतान को बाहर रखा जाए।</p>	<p>सीएफएस-फांडला में स्थानिन प्रशुल्क अनुसरण हेतु रॉयल्टी भुगतान पर राजस्व व्यय के रूप में विचार किया जाना चाहिए क्योंकि केण्टी तथा सीडब्ल्यूसी के बीच लाइसेंस एग्रीमेंट 12/2/2002 के निष्पादित किया गया था जबकि इस से संबंधित आदेश 29/07/2003 को जारी किये गये थे।</p>
(iii)	<p>जैसाकि पहले बताया गया है मूल्य ह्रास एमएफ भुगतान (उपस्कर किराया प्रभार के रूप में प्रदर्शित) पदटेदारी किराया वर्ष 2007-08 से 2009-10 के वार्षिक लेखा में रिपोर्ट किए गए अलग-अलग व्ययों से मेल नहीं खाते हैं। इस के अलावा प्रपत्र-7 में वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक के लिए लागत विवरणों में विचारित कुल व्यय का योगफल भी वार्षिक लेखा में रिपोर्ट किए गए व्यय का योगफल से मेल नहीं खाता। 2010-11 के वास्तविकों के साथ विवरणी को आद्यतन करने के लिए वर्ष 2007-08 से 2010-11 की लागत विवरणी के मुकाबले वार्षिक लेखा में रिपोर्ट किए गए ऑकड़ों के बीच के अंतर के लिए फूपया एक समाधान विवरणी प्रस्तुत करें।</p>	<p>वर्ष 2007-08 से 2009-10 के वार्षिक लेखा में रिपोर्ट किए गए व्यक्तिगत व्यय के अकड़े लागत विवरणी में प्रदर्शित मूल्यह्रास तथा एमएफ भुगतान के सुमेल में नहीं है परिवर्तित किए गए थे तथा वास्तविकों के मेल में लाये गये हैं।</p>
(iv)		
(v)		
(vi)		
(7)	<p><b>प्रपत्र 6-</b> उत्पादकता सुधार पर सीडब्ल्यूसी द्वारा दाखिल किये गये दक्षता का विश्लेषण कहता है कि उसने पिछले चक्र में दक्षता के आधार पर लागत में कमी प्राप्त कर ली है। प्रशुल्क मार्गदर्शिया की धारा 241 के अनुसार सीडब्ल्यूसी साबित</p>	<p>सीडब्ल्यूसी ने कोई प्रत्युत्तर प्रस्तुत नहीं किया।</p>

<p>नहीं कर पाया कि दक्षता के आधार पर लागत में कभी प्राप्त कर ली गई है। मार्गदर्शियों की धारा 2.4.1. अपेक्षा करती है कि ठीक पूर्ववर्ती प्रशुल्क, चक्र में हासिल की गई लागत कटौती (कभी) की तुलना उसके पहले के प्रशुल्क चक्र में प्राप्त की गई कटौती से की जनी चाहिए।</p> <p>सीडब्ल्यूसी विगत अवधि के दौरान हासिल की गई लागत कटौती, यदि कोई हो, का परिमाणन करे तथा संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शी की संबद्ध धारा के अनुसार, साबित करे कि लागत कटौती का कारण दक्षता ही है तथा विचाराधीन प्रशुल्क वैधता अवधि प्रशुल्क निर्धारित करने के लिये संबंधित व्यय अनुमानों में इसके माग का दावा करें।</p>	
<p><b>सी.</b> <b>दरमान:</b></p>	
<p>(1) सीडब्ल्यूसी ने मौजूदा दरमान में निर्धारित प्रशुल्क तथा प्रस्तावित दरों की एक तुलनात्मक स्थिति भेजी है। सीडब्ल्यूसी के प्रस्ताव के साथ परिभाषाओं तथा सामान्य निबंधन और शर्तों के साथ-साथ दरमान का परिपूर्ण मसौदा नहीं है। सीडब्ल्यूसी से प्रस्तावित दरमान का मसौदा भेजने के लिए अनुरोध है।</p>	<p>सामान्य निबंधन एवं शर्तों तथा परिभाषाओं सहित दरमान का मसौदा प्रस्तुत है।</p>
<p>(2) प्रस्तावित प्रशुल्क से मौजूदा प्रस्तावित प्रशुल्क की तुलनात्मक स्थिति की जांच करने पर यह देखा गया कि भंडारण प्रभार में प्रस्तावित प्रशुल्क वृद्धि 27% से 58% तक जाती है तथा कार्गो प्रहस्तन तथा परिवहन हेतु अध्याय-II में प्रस्तावित सेवाओं की अधिकांश मदों के लिए प्रस्तावित वृद्धि 20% से 58% के बीच है, जबकि, क्र.सं. 3, 4 तथा 13 के लिए वर्तमान प्रशुल्क में प्रस्तावित वृद्धि 90% से 185% तक है। विभिन्न सेवाओं के लिए अलग-अलग प्रशुल्क वृद्धि के प्रस्ताव करने के लिए कारण स्पष्ट करें।</p>	<p>यह सच है कि धारा 3, 4 एवं 13 के दरमान अन्य मदों की तुलना में कुछ अधिक बढ़ा गए हैं। इस संबंध में, प्रस्तुत किया जाता है कि सिकड़ते हुए लाभ तथा परिमाण दोनों के कारण निगम को बीते 2-3 सालों में बहुत हानि उठा रहा है। ऐसा महसूस किया गया था कि कुछ मदों में, जैसाकि धारा-3, 4 एवं 13 में, सीडब्ल्यूसी का लाभ बढ़ाते हुए, दरों में प्रतियोगी स्तर तक वृद्धि की जा सकती है। हमने यूनिट को व्यवहार्य बनाने के लिए, समग्र रूप से आय एवं व्यय के बीच के अंतर को कम करने के लिए प्रयास किया है।</p>
<p>(3) (i) सीडब्ल्यूसी द्वारा अध्याय-II के अधिकतर मदों के लिये सेवाओं के वर्णन को बदला / युक्तिसंगत बनाया गया है। मौजूदा दरमान में निर्धारित सेवाओं के वर्णन के समक्ष सेवाओं का प्रस्तावित वर्णन रखते हुए प्रस्तावित संशोधनों की विशिष्टताओं का उल्लेख करते हुए तथा प्रत्येक मद के लिए वर्णन में संशोधन प्रस्तावित करने के कारण देते हुए, एक तुलनात्मक स्थिति प्रस्तुत करें।</p>	<p>सीडब्ल्यूसी ने कोई जवाब नहीं दिया।</p>
<p>(ii) मौजूदा दरमानों के क्र.सं. 1 एवं 7 में प्रदत्त सेवाएं, कार्यादेश की प्राप्ति के बाद सेवाओं की पूर्णता के लिए क्रमशः 24 घंटे तथा 12 घंटों का समय सीमा प्रदान करती है। इन मदों से संबंधित सेवाओं के निष्पादन से संबंधित शर्तों को प्रस्तावित दरमानों से निकाल देने का कृपया कारण बताएं।</p>	<p>सीडब्ल्यूसी क्रमसं. 1 और 7 पर प्रचालनों को सामान्यतः प्रदत्त समय सीमा क्रमशः 24 घंटे और 12 घंटे में पूरा कर रही है। तथापि, यह महसूस किया गया है कि पत्तन टर्मिनल पर भीड़-भाड़ होने तथा उपस्कर विगड़ जाने के कारण, वाहनों के लिए घटों तक विलंब हो रहा है तथा कभी कभी, सेवाप्रदाता द्वारा समय सीमा का पालन नहीं हो पा</p>

		रहा है। सीडब्ल्यूसी ने सेवाप्रदाताओं से निर्धारित अनुबंधों में सदृश्य समय सीमा रखी है तथा परिस्थितियों के मुताबिक उनका (समयसीमा का) पालन किया जाएगा। तथापि, पिछले 2-3 वर्षों के दौरान पत्तन के भीतर आई कठिनाइयों को ध्यान में रखते हुए समय सीमा को निकाल देने के लिए प्रस्ताव किया गया है।
(4)	मौजूदा दरमान के क्रम सं 5 के अधीन स्क्रैप (भंगार) / भारी कार्गो के लिए विभेदीय उच्चतर प्रशुल्क प्रदान नहीं करता है। स्क्रैप / भारी कार्गो के लिए सेवाप्रदान करने के लिए सामान्य कार्गो हेतु प्रस्तावित दर की तुलना में तकरीबन 78% अधिक दर का प्रस्ताव करने के लिए कारण इस कार्गो वर्ग को सेवा प्रदान करने के लिए निहित लागत में वृद्धि का संदर्भ लेते हुए स्पष्ट करें।	मौजूदा दरमान उस समय निर्धारित किए गये थे जब सीडब्ल्यूसी भारी लौहपातु-स्क्रैप का प्रहस्तन अधिक मात्रा में नहीं कर रहा था। कुछ समय बाद, यह देखा गया है कि स्क्रैप तथा भारी कार्गो प्रहस्तन की लागत में बहुत अधिक वृद्धि हो गई क्योंकि उस प्रकार के कार्गो प्रहस्तन के लिए श्रमिक अधिक दर माँग रहे हैं तथा उपस्कर तैनाती भी सेवा प्रदाता पर वित्तीय बोझ डाल रही है। उपयागेकर्ताओं की विशिष्ट आवश्यकताओं को ध्यान में रखते हुए इस प्रकार की भारी तथा समर्पित मदों के लिए उच्चतर दरें पूर्णतः उचित हैं।
(5)	प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 5.4. अनुबन्ध करती है कि 40' कंटेनर का प्रहस्तन प्रभार 20' कंटेनर की दरों से 1.5 गुना ज्यादा होना चाहिए तथा उसका भंडारण प्रभार 20' कंटेनर की दरों से 2 गुना होना चाहिए। 40' के कंटेनरों के मामले में परिवहन सहित प्रहस्तन के दर, पिछले प्रशुल्क आदेश में, 20' कंटेनर के लिए प्रदत्त दर के 1.5 गुना पर तथा भंडारण के लिए दोगुना पर दर निर्धारित की गई थी। सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तावित दरें, मौजूदा दरमान में 20' तथा 40' की कंटेनर दरों के बीच अंतर को बरकरार नहीं रखती है। जहाँ-जहाँ पर इस प्रकार का अंतर बरकरार नहीं रखा गया है, वहाँ वहाँ सीडब्ल्यूसी मार्गदर्शियों के अनुसार 20' तथा 40' के कंटेनर दर के बीच अंतर सुनिश्चित करें।	मौजूदा दरमान में निर्धारित सेवाओं का वर्णन से प्रस्तावित सेवाओं के वर्णन की तुलनात्मक स्थिति, प्रस्तावित बदलाव को विशेष रूप से दिखाते हुए तथा प्रस्ताव के लिए कारण देते हुए, प्रस्तुत किया गया है। सामान्यतः, 40' कंटेनर के प्रहस्तन प्रभार 20' कंटेनर प्रभार के 1.5 गुना तक ता भंडारण प्रभार 20' कंटेनर के प्रभार के 2 गुना पर निर्धारित करने से संबंधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों का अनुसारण किया जाता है। तथापि, हाल ही में सीडब्ल्यूसी द्वारा सेवाप्रदाता को प्रदत्त अनुबंध से, विशेष रूप से भारी कार्गो के बारे में यह पता चला है कि दरे 20' कंटेनर की दरों से 1.5 गुना से ज्यादा है। इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए कि इस प्रकार के मामलों में सीडब्ल्यूसी द्वारा अधिक भुगतान करना पड़ रहा है, ये दरें प्रस्तावित की गई हैं। तथापि, सिद्धांततः, मार्गदर्शियों के अनुसार 40' के कंटेनर का प्रभार 20' कंटेनर की दर से 1.5 गुना तक सीमित करने के लिए हम सहमत हैं।
(6)	सीडब्ल्यूसी ने क्र.सं. 8,9 एवं 12 के अधीन नवीन प्रशुल्क मद हेतु प्रस्ताव किया है, जिसके लिए भूस्वामी पत्तन द्वारा आपत्ति व्यक्त की गई है। इस संबंध में, उपरोक्त बी(1)(iv)(क) पर उठाए गए सवाल का उत्तर दें।	
(7)	वर्तमान दरमान, सीएफएस के अंदर एक स्थान से दूसरे स्थान तक कार्गो स्थलांतरण / हलचल के लिए ₹ 8 प्रति	स्पष्ट किया जाता है कि धारा 15 एवं 16 के लिए निहित लागत में ₹ 1/- प्रति विचंटल का छोटासा

	<p>किटल का दर अनुबंध करता है। प्रस्तावित दरमान में तोलन या अन्य किसी कार्य के लिए उसी गोदाम के भीतर कार्गो स्थलातरण / हलचल के लिए क्र स 15 पर प्रस्तावित नवी दर सीडब्ल्यूसी परिसर के अदर एक स्थान / गोदाम / कटेनर यार्ड से अन्य किसी स्थान / गोदाम / कटेनर यार्ड के कार्गो स्थलातरण के दर (क्र स 16) के समान है।</p> <p>इस संबंध में निम्नलिखित बिन्दुओं पर विवरण दे</p>
	<p>(i) स्पष्ट करे कि एकही गोदाम के भीतर कार्गो की हलचल हेतु निहित लागत तथा कटेनर यार्ड गोदाम / स्थान / कटेनर यार्ड से दूसरे स्थान / गोदाम / कटेनर यार्ड तक कार्गो हलचल हेतु लागत के समान है ताकि दोनों सेवाओं के लिए प्रस्तावित सदृश्य दरों न्यायोचित ठहराया जा सके।</p>
	<p>(ii) गोदाम के अदर श्रमिकों द्वारा कार्गो हलचल एवं कार्गो की मशीनों द्वारा हलचल हेतु प्रस्तावित दर ₹ 8 प्रति किटल है। कार्गो की श्रमिकों द्वारा / यत्रीकृत हलचल के लिये सेवा प्रदान करने में निहित लागत के आधार पर प्रस्तावित दर का औचित्य बताएं।</p>
<p>(8)</p>	<p>(i) जुलाई 2004 में सीडब्ल्यूसी द्वारा निष्पादित आऊटसोर्सिंग अनुबंध की दरों का तथा प्रहस्तन तथा परिवहन सेवाओं के आऊटसोर्स के लिए जुलाई 2010 में किये गए सशोधित अनुबंध की दरों की तुलना करने पर देखा गया है कि क्र स 3-कार्गो सुपुर्दगी क्र स 10 - रिक्त कटेनर की हलचल क्र स 13 - लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ सेवाओं के लिए आऊटसोर्सिंग की दर में कोई बदलाव नहीं है तथा कुछ अन्य सेवाएं, क्र. सं. 15 तथा 16, सीएफएस परिसर के अदर कार्गो हलचल, क्र. स 14- कटेनर को धोने के लिए स्थलातरण क्र स 18 - पैलिटैजेशन हेतु सशोधित आऊटसोर्सिंग दरमान पूर्व-प्रचलित दरमान से कम पाए गए हैं। तथापि, सीडब्ल्यूसी ने इन प्रशुल्क मदों के लिए दरों में 30% से 166% के बीच वृद्धि का प्रस्ताव रखा है। जबकि सेवा प्रदान करने की मुख्य लागत, जो आऊटसोर्सिंग लागत है में कोई वृद्धि दिखायी नहीं गयी है तो प्रस्तावित वृद्धि का औचित्य प्रस्तुत करें।</p>
	<p>(ii) सीडब्ल्यूसी के लिए मुख्य लागत मद एमएफ भगतान हैं क्योंकि संपूर्ण सेवा आऊटसोर्स की गई। आऊटसोर्सिंग दर से प्रस्तावित दरों की तुलना करने पर देखा गया है कि अधिकांश प्रशुल्क मदों के लिए प्रस्तावित दर आऊटसोर्सिंग दरों से 100% से भी अधिकतम हैं। सेवा प्रदान हेतु निहित लागत का संदर्भ लेते हुए, प्रत्येक सेवा के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क का औचित्य प्रस्तुत करें।</p>
<p>(9)</p>	<p>सीडब्ल्यूसी ने क्र स 20 के अतर्गत कटेनर की रीवर्किंग हेतु ₹ 2000 प्रति टीईयू तथा ₹ 3000 प्रति एफईयू पर एक नवीन प्रशुल्क मद के लिए प्रस्ताव रखा है। शहर में वापिस भेजने के लिए प्रभार अर्थात शट-आउट कार्गो लदान हेतु ₹ 8 प्रति</p>
	<p>अतर था। तथापि, अवश्यकताओं को तथा इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए कि इस प्रकार की घटनाएँ सारिथक रूप में बहुत ही कम होती हैं, इन दो मदों के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क सदृश्य स्तर पर ही रखा गया है।</p>
	<p>इन सभी प्रशुल्क मदों में, जहाँ जहाँ उच्चतर दर के रूप में वृद्धि मागी गई है, परिमाण (वाल्यूम) बहुत ज्यादा नहीं है। कम परिमाण के बावजूद, पैलिटैजेशन (palletization) तथा कार्गो सुपुर्दगी हेतु श्रमिकों की तैनाती इत्यादि निगम द्वारा ही की जानी है जो लागत को बढ़ाते हैं। कम परिमाण के बावजूद, पैलिटैजेशन हेतु निश्चित किये गए स्थान पर जल आपूर्ति इत्यादि कार्गो सुपुर्दगी हेतु श्रमिकों का व्यवस्था इत्यादि सीडब्ल्यूसी को ही करनी है। सेवाओं को बनाए रखने में (निहित) लागत प्राप्त करने के लिए सीडब्ल्यूसी ने दरों में वृद्धि पर विचार किया था। यदि इस प्रचालन के लिए परिमाण में बढ़ोत्तरी होगी कुछ समय बाद हम दरों को घटाने का प्रस्ताव कर सकते हैं।</p>
	<p>सीडब्ल्यूसी द्वारा कोई जाबब प्रस्तुत नहीं किया गया है।</p>

	विचटल पर भी एक नवीन प्रस्ताव रखा गया है। प्रस्तावित प्रशुल्क मद की गणना कर ने के लिए आधार पर विवरण दे तथा इन सेवाओं में निहित लागत का सदर्भ लेते हुए उसका औचित्य बताए।	
(10)	मौजूदा दरमान में क्र स 13 पर प्रदत्त प्रशुल्क प्रस्ताव में शामिल नहीं किया गया मालूम पड़ता है। इस मद को निकाल देने के लिए कारण बताए।	मौजूदा दरमान में क्र स 13 पर प्रदत्त प्रशुल्क प्रस्तावित दरमान की क्र.स 20 पर प्रस्तावित किया गया है।
(11)	सीडब्ल्यूसी कृपया प्रोजेक्ट किये गए यातायात के लिए नवीनतम प्रस्तावित प्रशुल्क मद के साथ साथ प्रत्येक प्रशुल्क मद के लिए प्रस्तावित दर पर अनुमानित राजस्व का विस्तृत परिकलन तथा वर्ष 2011-12 से 2013-14 तक के लिए अतिरिक्त राजस्व अनुमान अनुमान प्रस्तुत करें।	प्रोजेक्ट किये गए यातायात के लिए प्रस्तावित दर पर प्रत्येक प्रशुल्क मद से सबधित राजस्व अनुमान तथा वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए अनुमानित अतिरिक्त राजस्व दर्शाते हुए विवरणी प्रस्तुत हैं।

8.3 उठाए गए प्रश्नों के उत्तर प्रस्तुत करते हुए सीडब्ल्यूसी से विगत में उनके द्वारा प्रस्तावित मसौदा दरमान में कुछ बदलाव किये हैं जिनका सक्षिप्त रूप नीचे दिया गया है:-

(i) आरक्षण के आधार पर निर्यात प्रचालन हेतु कार्गो भडारण के लिए प्रस्तावित दर आयात प्रचालन के कार्गो भडारण पर भी लागू करने का प्रस्ताव किया गया है।

(ii) इसन आयतन के आधार पर (खुले स्थान में) आयातित कार्गो भडारण के लिए एक नवीन प्रशुल्क मद ₹ 11 प्रति धनमीटर / सप्ताह तथा ₹ 45 प्रति धनमीटर/सप्ताह तक शामिल की है। इसके प्रचालनों के निकट अन्य सीएफएस पर प्रशुल्क ज बार में उनके द्वारा प्रत्युत की गई तुलनात्मक स्थिति में इस नवीन मद केनिए दर दिखाया गयी थी ₹ 11 प्रति वर्ग मीटर / सप्ताह (सप्ताह के आधार पर भडारण हेतु) तथा ₹ 45 प्रति वर्ग मीटर / माह माहवार भंडारण हेतु।

8.4 केपीटी ने अपने पत्र दिनांक 26 जुलाई 2011 के माध्यम से अपनी अतिरिक्त टिप्पणी प्रस्तुत की है। सीडब्ल्यूसी ने दिनांक 24 अगस्त 2011 के अपने पत्र के माध्यम से केपीटी द्वारा उठाए गए अतिरिक्त बिन्दुओं पर अपना विवरण प्रस्तुत किया है। केपीटी की टिप्पणियां तथा सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरण का सारसंक्षेप नीचे लालिका बद्ध है:

क्र.सं.	केपीटी की अतिरिक्त टिप्पणी	सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरण
(i)	फार्म-2-ए (सी) के अतर्गत प्रस्ताव में सीडब्ल्यूसी ने वर्ष 2008-09 से 2010-11 तक के लिए क्रमशः 21452, 17110 तथा 12799 भरे हुए टीईयू के यातायात ऑकडे दर्शाये हैं जो सीडब्ल्यूसी-सीएफएस द्वारा केपीटी को सूचित किये गए भरे हुए कटेमर के वारस्तविक प्रहस्तन के ऑकड़ों क्रमशः 23208 18235 तथा 13939 टीईयू स मल नहीं खा रहे हैं। 2010-11 तक के ऑकड़ों में बदलाव के कारण, 2013-14 तक प्रोजेक्ट किए गए ऑकड़ों को भी बदलना	केपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए ऑकड़ों में सीएफएस-॥ पर प्रहस्तित भरे हुए यातायात के ऑकड़े भी सम्मिलित हैं ऐसा जान पड़ता है। इससे पहले जैसा कहा गया है सीएफएस-॥ (स्कैप यार्ड) लाइसैस एग्रीमेंट के दायरे में नहीं आता है तदनुसार सीएफएस-॥ के ऑकड़ों को शामिल करने से सबधित केपीटी के आग्रह पर विचार नहीं किया

	आवश्यक है। वर्तमान (गिरावट) प्रवृत्ति और अन्य अवयवों को देखते हुए, सीडब्ल्यूसी द्वारा दिए गए ऑकड़ों की संभवता हमें दिखाई नहीं दे रही है।	जाना चाहिए।
(ii)	फार्म-2ए के अंतर्गत ॥ पर - 62855, 48131 तथा 42876 टीईयू के कंटेनर यातायात ऑकडे केपीटी को प्रस्तुत ऑकड़ों 41562 26874 तथा 25446 टीईयू से मेल नहीं खाते हैं। इसके अलावा, वर्तमान (गिरावट की) प्रवृत्ति, मौजूदा इंनफ्रास्ट्रक्चर तथा अन्य घटकों के आधार सीडब्ल्यूसी-सीएफएस वर्ष 2011-12 से 2013-14 के दौरान प्रोजेक्ट किए गए थ्रूपुट के ऑकडे 49600, 54600 तथा 61700 टीईयू प्राप्त कर पाएगी लगता नहीं है।	इन ऑकड़ों में, सीएफएस तथा पत्तन के बीच भरे हुए कंटेनरों की हलचल, सीएफएस और पत्तन के बीच खाली कंटेनरों की हलचल तथा फेक्टर्स स्टफिंग (एफएस) तथा फेक्टर्स डीस्टफिंग प्रचालन हेतु सीएफएस पर कंटेनरों का लिफ्ट ऑन / लिफ्ट ऑफ शामिल है। एफएस तथा एफडी को भी शामिल करते हुए प्रजेक्शन किए गए हैं। तथापि, यदि केपीटी एग्रीमेंट की सभी धाराएं / अनुच्छेद लागू करेगा तो, जो वर्तमान में उनके द्वारा अतिक्रमण किया जा रहा है, सीडब्ल्यूसी अपेक्षा करती है कि प्रोजेक्ट किए गए ऑकडे प्राप्त किये जा सकेंगे।
(iii)	वर्ष 2010-11 के लिए इससे पहले केपीटी द्वारा उपलब्ध करवाए गए एमजीटी ऑकडे, कुछ अनमानों पर आधारित थे। अब चूंकि वि.व 2010-11 समाप्त हो चुका है, वर्ष 2010-11 के 'न्यूनतम गॉरंटीड थ्रूपुट' के ऑकड़ों के परिकलन हेतु वास्तविक ऑकडे लिये जा सकते हैं। इसके अलावा यह भी बताया गया है कि 2010-11 समाप्त होने के बाद, कांडला पत्तन के कंटेनर टर्मिनल पर कंटेनर प्रहस्तन के लिए प्रोजेक्ट किए गए ऑकडे वर्ष 2011-12 के लिए 1.70 लाख टीईयू से 1.75 लाख टीईयू तक तथा वर्ष 2012-13 के लिए पूर्वकथित 1.75 लाख टीईयू के ऑकड़ों से 1.80 लाख टीईयू तक संशोधित किए गए हैं। तदनुसार, सीडब्ल्यूसी भी प्रपत्र-2ए में संशोधित एमजीटी ऑकड़ों का पुनःपरिकलन करे तथा प्रस्तुत करें।	वि.व 2010-2011 की समाप्ति के बाद केपीटी द्वारा घोषित यातायात में थोड़ीसी वृद्धि देखी गई है तथा उसका कोई उल्लेखनीय प्रभाव नहीं पड़ेगा। इसलिए, जून 2011 में सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तुत विवरणी पर वैध विवरणी के रूप में विचार किया जाना चाहिए।
(iv)	प्रपत्र-2ए के अंतर्गत, IV पर - वर्ष 2008-09 से 2013-14 तक के लिये टर्मिनल की निर्धारित क्षमता (एमटी में) 51600 एमटी प्रति वर्ष तक प्रस्तुत की गई है। कृपया स्पष्ट किया जाय, ये ऑकडे सीडब्ल्यूसी द्वारा निर्धारित हैं या टीएमपी द्वारा। यदि वे सीडब्ल्यूसी द्वारा निर्धारित किए गए हैं तो, यह भी स्पष्ट किया जाए कि क्या टीएमपी ने इस प्रकार निर्धारित क्षमता को स्वीकार किया है। 51600 एमटी के इस ऑकडे को प्राप्त करने के लिए स्वीकृत	51600 एमटी की क्षमता का निर्धारण सूत्र (हमें अवगत नहीं कराया गया) के अनुसार किया गया है। उपस्कर उपयोगिता पर आधारित क्षमता पहले ही टीएमपी को प्रस्तुत कर दी की गई है।

	पद्धति तथा आधार भी प्रस्तुत किया जाए। समतुल्य टीईयू रूप में भी निर्धारित क्षमता समर्थक गणनाओं के साथ प्रस्तु की जाए। इसकी आवश्यकता है क्योंकि, पत्तन के कंटेनर टर्मिनल प्रचालक – मेसर्स एबीजीकेसीटीएल के मामले में, कंटेनर टर्मिनल की कार्गो प्रहस्तन क्षमता परिमापन मानकों के आधार टीएमपी द्वारा टीईयू कंटेनरों में निर्धारित की गई थी।	
(v)	विगत तथा आगामी वर्षों के लिए, प्रपत्र 2ए में दिए गए क्षमता उपयोग के ऑकड़ों को प्राप्त करने के लिए आधार, परिकल्पनाएँ (अवधारणाएँ) तथा पद्धति, और अधिक टिप्पणी के लिए सूचित किये जाए। इस का भी स्पष्टीकरण दिया जाए कि इन उपयोगिता ऑकड़ों को प्राप्त करने के लिए क्या कांडला रिथ्त 'अतिरिक्त (स्क्रैप) यार्ड' की क्षमता तथा शूपुट ऑकड़ों को भी शामिल किया गया है।	क्षमता उपयोगित की गणना साधारण रूप से क्षमता को उपयोगिता से विभाजित करके प्राप्त की गई है। इस संबंध में केपीटी की अतिरिक्त टिप्पणी प्राप्त करने की कोई आवश्यकता नहीं है। सीएफएस-II (स्क्रैप यार्ड) लाइसेंस एग्रीमेंट के दायरे में नहीं आता है, तदनुसार, सीएफएस-II के ऑकडे शामिल करने से संबंधित केपीटी के आग्रह पर विचार नहीं किया जाना चाहिए।
(vi)	अलग-अलग ऑकड़ों का जाँच करने पर निम्नलिखित त्रुटियाँ देखा गया है:	
	(क). प्रचालन अधिशेष के ऑकड़ों में त्रुटि है क्योंकि प्रपत्र 2बी में वर्ष 2010-11 से 2013-14 तक प्रोजेक्ट किए गए 'अन्य आय' के ऑकडे क्रमशः ₹ 12, ₹ 12.50, ₹ 14, ₹ 14.50, तथा ₹ 15 प्रचलान अधिशेष के परिकलन में लिये नहीं गये थे।	प्रोजेक्शन में दिखाई गई अन्य आय प्रचालन आय नहीं है तथा प्रकृति में सामान्य (आय) नहीं है तथा मामूलीसी है। तदनुसार, प्रचालन अधिशेष के परिकलन हेतु उसे विचार में लिया नहीं गया है।
	(ख). शुद्ध अधिशेष के ऑकडे परिकलन के कुलयोग में त्रुटि है।	संलग्न एक्सेल रूप में है तदानुसार स्वयं संगणक (सिस्टम) स्वयं कुल योग की क्रिया कर देता है, तथापि, शुद्ध अधिशेष परिकलन के ऑकडों का सत्यापन किया गया है और सही पाया गया है।
(vii)	प्रोजेक्ट की गई प्रचालन आय के मुकाबले प्रोजेक्ट की गई यातायात वृद्धि में व्यापक अंतर देखा गया है।	प्रोजेक्ट की आय में अंतर यातायात प्रोजेक्शन में अंतरों के कारण है।
(viii)	वर्ष 2005-06 में ही सीडब्ल्यूसी ने 5000 टीईयू प्रति माह का शूपुट पार कर लिया था। फिरभी इसने वर्ष 2011-12 से 2013-14 के दौरान उपस्कर / सिविल कार्य पर कोई महत्वपूर्ण निवेश प्रोजेक्ट नहीं किया है यां इसने परिसंपत्तियों के सकल खंड में किसी प्रकार का अभिवृद्धि भी प्रस्तावित नहीं किया है। दूसरे चरण विकसित करना भी काफी देर से बाकी है तथा उस प्रकार, लाइ.एग्री में अभिकल्पित दूसरे चरण हेतु विनिर्दिष्ट निवेश सीडब्ल्यूसी द्वारा किया जाना आवश्यक है।	केपीटी 2005-06 के यातायात का संदर्भ लें रही है, जबकि प्रस्ताव 2008-09 और उसके बाद की अवधि हेतु है तथा 2008-09 के बाद से, सीएफएस ने 5000 टीईयू कभी नहीं हासिल किया, और इसलिए दूसरे चरण के निवेश के लिए अर्हक (प्रत्र) नहीं है। तथापि, कुछ मदे, जेसाकि एक खुले यार्ड का विकास तथा दूसरे चरण के प्रकार उपस्कर, दूसरे चरण के नियमों को पूरा करते हुए, पहले ही उपलब्ध कराए गए हैं।

(ix)	केपीटी को देय राजस्व भागीदारी पर प्रचालन लागत के एक अंश के रूप में विचार किया गया है जोकि टीएमपी द्वारा उसके पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुमत नहीं किया गया था।	राजस्व व्यय, व्यय का एक भाग है तथा इसपर विचार किया जाना चाहिए।
(x)	संपूर्ण प्रचालन लागत का 66% उपस्कर किराया प्रभार है। लाइ.एग्री में ऐसा कोई प्रवधान नहीं है जो सीडब्ल्यूसी को कार्गो प्रहस्तन उपस्कर किराये पर लेने के लिए अनुमति देता हो। वास्तव में कार्गो प्रहस्तन उपस्कर पर भारी खर्च करते हुए, सीडब्ल्यूसी वस्तुतः कार्गो प्रहस्तन उपस्कर पर पूँजी-गत व्यय को टाल रही है। यह कुछ और नहीं बल्कि राजस्व व्यय के रूप में पूँजीगत व्यय का अधिक दावा करना।	इस अवस्था में, केपीटी के विचार धारा पर विचार नहीं किया जाना चाहिए, क्योंकि उपस्कर / ड्रैलर्स को आऊससोर्स करने का वर्तमान चलन सीएफएस की स्थापना के समय से चला आ रहा है तथा टीएमपी ने दो बार प्रशुल्क अनुमोदित / संशोधन भी किया है। इसके अलावा, सीएफएस पर सामान्यतः प्रमुख प्रचालन लागत उपस्कर किराया प्रभार ही मुख्य व्यय है। इस प्रकार, यह व्यय अधिक दिखाई देता है। सरकारी संस्था होने के कारण, इसप्रकार के महंगे उपस्कर खरीदना तथा उनका अनुरक्षण करना संस्तुत्य नहीं बनता है। इस प्रकार, सीडब्ल्यूसी के प्रस्ताव में दर्शाई गई प्रचालन लागत व्यवस्थित है।
(xi)	चूंकि केपीटी सीडब्ल्यूसी-सीएफएस पर प्रहस्तित रिक्त कंटेनर पर राजस्व भाग का हकदार नहीं है, कंटेनरों के फैक्टरी स्टफिंग के लिये कंटेनर यार्ड से / को मुद्रा / निकटस्थ सीएफएस परिवहन की सेवा के लिये प्रभार, जिसका प्रावधान लाइ.एग्री में नहीं है, लाइ.एग्री का उल्लंघन है और जब तक लाइ.एग्री में उचित संशोधन नहीं किए जाते हैं तथा केपीटी को इस कंटेनरों पर उसके भाग का भुगतान नहीं किया जाता है, तब तक इस प्रभार अनुमत नहीं किया जाना चाहिए।	कोई टिप्पणी नहीं है।
(xii)	जैसाकि पहले ही कहा जा चुका है, सीडब्ल्यूसी द्वारा ढके हुए भंडारण हेतु प्रस्तावित प्रभार केपीटी द्वारा लागू किए जाने वाले प्रभारों की तुलना में बहुत ज्यादा है।	केपीटी की टिप्पणी सच्चाई से बहुत दूर है क्योंकि पिछले दो साल से सीडब्ल्यूसी-सीएफएस धाटे में चल रही है। अन्य सीएफएस की तुलना में प्रस्तावित प्रभार बहुत ही प्रतिस्पर्धात्मक है। प्रस्ताव की तुलना केपीटी प्रशुल्क से करने की कोई जल्दत नहीं है क्योंकि वे भूमि के स्वामी हैं जबकि सीडब्ल्यूसी पट्टेदार किराये, रॉयल्टी इत्यादि के रूप में केपीटी को भारी रक्कम का भुगतान कर रहा है।

8.5 सीडब्ल्यूसी ने संशोधित लागत विवरणी प्रस्तुत कर दी है। इसने बाद में, 2010-11 के वास्तविकों के साथ अद्यतन लागत विवरणी प्रस्तुत की है जो बाद के पैराग्राफों में प्रकट किये गए हैं।

9. संयुक्त सुनवाई में, उपयोगकर्ताओं को अपनी ओर कोई टिप्पणी प्रस्तुत करने तथा उनकी प्रतियां सीडब्ल्यूसी और केपीटी को प्रतियों के साथ उन्हे टीएमपी को भेजने के लिए, यदि कोई हो ता। 7 दिनों का वक्त प्रदान किया गया था। उपयोगकर्ताओं से टिप्पणियाँ प्राप्त करने के उपरांत केपीटी और सीडब्ल्यूसी से इनका परीक्षण करने का अनुरोध किया गया था और उन्हे 7 दिनों के अंदर अपना उत्तर प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। भारतीय नवहन निगम और नार्दन इंडिया शीपिंस एसोसिएशन अपनी टिप्पणियाँ प्रस्तुत कर चुके हैं। सीडब्ल्यूसी और केपीटी ने भी एससीआई और एनआईएसए की टिप्पणियों पर अपना उत्तर प्रस्तुत किया है।

10.1 बाद में सीडब्ल्यूसी, अपने पत्र दिनांक 30 दिसंबर, 2011 के द्वारा वर्ष 2007-08, 2008-09, 2009-10 और 2010-11 के वर्षों के लिये चार्टर्ड एकांउटेंट द्वारा विधिवत सत्यापित, सीएफएस कांडला पोर्ट के ऑडिटेड तुलन पत्र एवं लागत और घाटा खाता प्रस्तुत किया है। उन्होंने 2010-11 के वास्तविकों से लागत विवरणी को अद्यतन किया और संशोधित लागत विवरणी प्रस्तुत की है। सीडब्ल्यूसी ने स्पष्ट किया है कि विवरणी की तुलना में, लाभ एवं हानि लेखा में दर्शायी गयी, रॉयल्टी राशि में अंतर है क्योंकि ला./हानि. लेखा में रॉयल्टी को वास्तविकता के आधार पर गिना गया है जबकि सीडब्ल्यूसी और केपीटी के बीच समझौते के संबंधित अनुच्छेदों के अनुपालन की उम्मीद में, लागत विवरणी में रॉयल्टी न्यूनतम गारंटीड थूपुट के आधार पर है। पट्टे किराया राशि में अंतर के संबंध में, प्रस्तुत किया गया है कि लागत विवरणी में, पट्टे किराया निश्चित वर्ष के लिए देय / भुगतान किये, के आधार पर लिया गया है जब कि लाभ एवं हानि लेखा बताता है कि पट्टे किराये का अग्रिम आधार पर भुगतान किया गया है अर्थात् अगले वर्ष के लिये। बाद में, सीडब्ल्यूसी ने, अपने पत्र दिनांक 27 दिसंबर, 2011 के द्वारा वर्ष 2007-09 में उनके द्वारा प्रहसित वास्तविक कंटेनर 27941 टीईयूस सूचित किया। उन्होंने फिर से दोहराया है कि उनके टर्नओवर कम होने के कारण फेज-II का निवेश नहीं किया जा सका है। इसने पुष्टि की है कि चरण-I पर निवेश लाइसेंस एग्रीमेंट के अनुसार किया गया है।

10.2. वर्ष 2010-11 से 2013-14 के लिए सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तुत संशोधित लागत विवरणी का सारांश नीचे तालिका डूक्ष दिया गया है:

(₹ लाखों में)

विवरण	2010-11 वास्तविक	2011-12 अनुमान	2012-13 अनुमान	2013-14 अनुमान
यातायात (टीईयू में)	42876	49600	54600	61700
आय	567.09	639.04	703.56	804.74
उपरि व्यय सहित प्रचालन व्यय	718.67	807.07	871.66	957.55
मूल्य हास	110.36	108.41	108.46	108.51
प्रचालन अधिशेष / घाटा	(-)261.94	(-)276.44	(-)276.56	(-)261.32
नियोजित पूँजी	2061.76	2054.42	2034.26	1926.63
80% कमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरओसीई	240.21	305.29	312.43	300.01
शुद्ध घाटा	(-)502.15	(-)581.73	(-)588.99	(-)561.33
प्रचालन आय के % के रूप में सुद्ध घाटा	(-)88.55%	(-)91.03%	(-)83.72%	(-)69.75%

11. इस मामले में परामर्श संबंधी कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय में अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त टिप्पणियों और संबद्ध पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार प्रासारिक पक्षों को अलग से भाजा जाएगा। ये व्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

12. इस मामले पर कार्रवाई करते समय प्राप्त की गई सूचना की सम्प्रगता के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति उभरकर सामने आती है:

- (i) केन्द्रीय भंडारण निगम के दरों के मान पिछली बार जून, 2007 में संशोधित किए गए थे, जिसकी निर्धारित वैधता-अवधि 31 मई, 2010 तक थी। सीडब्लूसी के वर्तमान प्रशुल्क की वैधता कई बार बढ़ाई गई तथा पिछली बार 30 सितम्बर, 2011 तक दिनांक 2 मई, 2011 के आदेश के तहत बढ़ाई गई।
- (ii) सीडब्लूसी ने अपना लागत-विवरण दिनांक 21 जून, 2011 के पत्र के तहत संशोधित किया था। इसने दिनांक 30 नवम्बर, 2011 के अपने पत्र के तहत बाद में संशोधित लागत-विवरण प्रस्तुत किया था, जिसमें वर्ष 2010-11 के लिए 'वास्तविक' से लागत-विवरण को अद्यतन किया गया था। दिनांक 30 नवम्बर, 2011 के पत्र के अंतर्गत सीडब्लूसी द्वारा प्रस्तुत संशोधित लागत-विवरण के साथ सीडब्लूसी के मूल प्रस्ताव को तथा इस मामले पर कार्रवाई करते समय सीडब्लूसी द्वारा प्रस्तुत की गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण को इस विश्लेषण के प्रयोजन की दृष्टि से माना जाता है।
- (iii) 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों का उपबंध 2.13 यह अधिदेश देता है कि प्रचलित प्रशुल्क निर्धारित करते समय विश्वास किए जाने वाले प्रक्षेपणों के संदर्भ में महापत्तन न्यास एवं प्राइवेट टर्मिनल, निर्धारित प्रशुल्क वैधता-अवधि की समाप्ति पर वास्तविक भौतिक एवं वित्तीय कार्यनिष्ठादान की समीक्षा करे। सीडब्लूसी के प्रशुल्क की पिछली समीक्षा के दौरान, 2007-08 से 2009-10 तक के वर्षों के लिए अनुमानों पर विश्वास किया गया था। अतः यह जरूरी है कि 2007-08 से 2009-10 तक के वर्षों के लिए अनुमानों की तुलना उक्त वर्षों के वास्तविक से की जाए।

अनुमानित स्थिति निकालने के लिए पिछले आदेश के समय अपनाया गया दृष्टिकोण अपनाया जाता है ताकि 2007-08 से 2009-10 तक के वर्षों के लिए वास्तविक निवल अधिशेष/घाटे का मूल्यांकन किया जा सके। 2007-08 से 2009-10 के वर्षों के दौरान सीडब्लूसी के कार्यनिष्ठादान के विश्लेषण की व्याख्या, सीडब्लूसी द्वारा प्रस्तुत किए गए लागत-विवरण में किए गए संशोधनों के साथ, नीचे की जाती है:

- (क) पिछले प्रशुल्क आदेश में दी गई 10% की प्रशुल्क वृद्धि के राजस्व प्रभाव (तीन वर्षों के लिए अनुमानित 4.7 करोड़ रुपए पर) का समायोजन वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक के वर्षों के लिए आय-अनुमान में किया जाता है।
- (ख) वास्तविक आय एवं व्यय की मद्दें तथा लागत-विवरण में सीडब्लूसी द्वारा प्रस्तुत निवल स्थिर आस्तियाँ और आय एवं व्यय की राशि, लेखा-परीक्षित लाभ एवं हानि विवरण तथा तुलन-पत्र में दिए गए आंकड़े मेल नहीं खाते हैं। अनुरोध के बावजूद, सीडब्लूसी ने, लागत-विवरण में उल्लिखित निवल अधिशेष/घाटे को संबंधित वर्षों के लेखा-परीक्षित लाभ एवं हानि विवरण में दिए गए लाभ/हानि से मिलान करते हुए विवरण प्रस्तुत नहीं किया है, लेखा-परीक्षित लाभ एवं हानि विवरण में दिए गए वास्तविक आंकड़ों को पिछले कार्यनिष्ठादान का विश्लेषण करने के लिए माना जाता है।

(ग) वर्ष 2007-08 से 2010-11 तक के प्रत्येक वर्ष के लिए वार्षिक लेखे में बताई गई वास्तविक आय को, विविध प्राप्तियों के शीर्ष के अंतर्गत बताई गई ब्याज आय को छोड़कर, जिसे महापत्तन न्यासों/प्राइवेट टर्मिनलों के प्रशुल्क निर्धारण में आय के रूप में नहीं माना जाता है, स्वीकार किया जाता है।

(घ) सीडब्लूसी ने उल्लेख किया है कि इसने खाली कटेनरों के भूमि किराए के सबध में मई, 2010 से छूट दी है। टीएमपी द्वारा अनुमोदित 26.15 रु० प्रति टाईयू प्रति दिन की दर के बजाए इसने 20/- रु० प्रति टाईयू प्रति दिन की रियायती दर दी है तथा 7 दिन से 12 दिन तक की निशुल्क अवधि की भी छूट दी है। अनुरोध के बावजूद, सीडब्लूसी ने उनके द्वारा दी गई इस प्रकार की रियायत के वित्तीय राजस्व प्रभाव को प्रस्तुत नहीं किया है। तथापि, यहाँ यह बताना प्रासंगिक होगा कि खाली कटेनर का औसत डॉक्यूल समय, सीडब्लूसी के अनुसार, 3 दिन का है, जबकि वर्तमान दरों के मान में 7 दिन की निशुल्क अवधि निर्धारित है। सीडब्लूसी द्वारा बताई गई उक्त स्थिति के आधार पर यह प्रतीत होता है कि खाली कटेनर के निए भड़ारण प्रभाव में रियायती दर की अनुमति दी गई है, जिसका राजस्व पर कोई भार्थक प्रभाव नहीं पड़ेगा।

(ड) सीडब्लूसी द्वारा लाइसेंस करार फरवरी, 2001 में हस्ताक्षर किया गया था। पिछले प्रशुल्क संशोधन पर कार्रवाई करते समय, सीडब्लूसी ने स्पष्टीकरण दिया था कि प्रतिस्पर्धा बोर्नी में यह ही केवल तकनीकी रूप से अहता प्राप्त निविदाकार था। क्योंकि कोई दृग्मर्ग बोली तुलना के लिए उपलब्ध नहीं थी, इसने केपीटी को देय संपूर्ण रायल्टी की पास-शू की मांग, न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रूपुट पर अपने प्रस्ताव में की थी। चालू प्रस्ताव में तथा सीडब्लूसी ने, केपीटी को देय रायल्टी, एमजीटी के स्तर पर 2007-08 से 2010-11 की पिछली अवधि के लिए पास-शू के रूप में तथा 2011-12 से 2013-14 तक के वर्षों के लिए भावी अनुमानों में शामिल की है।

2005 के प्रशुल्क मार्गनिर्देशों में वह स्थिति शामिल नहीं है, जहाँ तकनीकी रूप से योग्यता प्राप्त एकल बोली लगाने वाला हो तथा कोई अन्य बोली तुलना के लिए उपलब्ध न हो। पिछले प्रशुल्क के दौरान सरकार से अनुरोध किया गया था कि वह प्रशुल्क निर्धारण के दूसे मामलों में राजस्व हिस्सा/रायल्टी को मानने के मामले में सलाह दे। सरकार ने इस संबंध में अपना कोई निर्णय सूचित नहीं किया है।

इस वर्तमान मामले में जहाँ कोई अन्य बोली तुलना के लिए उपलब्ध नहीं है, रायल्टी के संबंध में सरकार से कोई विशिष्ट निर्देश प्राप्त न होने के कारण सीडब्लूसी द्वारा देय रायल्टी, पिछले प्रशुल्क आदेश के समय अपनाए गए दृष्टिकोण के अनुसर पिछली अवधि के लिए पास शू के रूप में अनुमत नहीं है। वही दृष्टिकोण भावी अनुमानों में भी अनुसरित किया जाता है।

इस विश्लेषण में मानी गई स्थिति से विपरीत यदि कोई निर्णय सरकार से प्राप्त होता है तो यह प्राधिकरण सीडब्लूसी के प्रशुल्क की समीक्षा का वचन देती है ताकि सरकार का निर्णय सही परिप्रेक्ष्य में प्रतिबिम्बित हो सके।

(च) सीडब्लूसी ने स्पष्ट किया है कि लेखा-परीक्षा लेखे में सूचित किया गया लीज़ किराया, एला के अनुमाग अगले वर्ष के लिए अग्रिम रूप में के पी टी को अदा की गई राशि से सवधित है। लागत-विवरण में माना गया लीज़ किराया, उसके द्वारा के पी टी को सवधित वर्ष के लिए देय राशि, लाइसेंस करार के अनुसार है। के पी टी ने इस बात की पुष्टि की है।

कि सीडब्लूसी द्वारा लागत-विवरण में उल्लिखित पिछली अवधि के लिए लीज़ किराया सही है। सीडब्लूसी द्वारा प्रस्तुत किए गए स्पष्टीकरण को देखते हुए, सीडब्लूसी द्वारा लागत-विवरण में उल्लिखित लीज़ किराए को स्वीकार किया जाता है।

(छ) जुलाई, 2009 के पिछले प्रशुल्क आदेश में के पी टी को देय अप्रक्रिट फीस एवं लीज़ प्रीमियम, परियोजना की अवधि के समय 11.40 लाख रु0 प्रति वर्ष के हिसाब से ऋण रूप में चुकाया गया था। पिछली अवधि के लिए 'वास्तविक' के विश्लेषण में वही दृष्टिकोण अपनाया गया है।

(ज) प्रत्येक वर्ष के लेखा-परीक्षित वार्षिक लेखे के अनुसार, निवल स्थिर आस्तियाँ मानी जाती हैं, सिवाय पट्टे पर ली गई भूमि के मूल्य को छोड़कर, जिसे निवल आस्तियों का एक हिस्सा बताया गया है। सीडब्लूसी ने पट्टे पर ली गई भूमि के मूल्य को निवल स्थिर आस्तियों के एक भाग के रूप में शामिल किया गया तथा उस पर मूल्यहास को भी स्वीकार किया है। केपीटी द्वारा सीडब्लूसी को 30 वर्ष की परियोजना अवधि के लिए भूमि पट्टे पर दी गई है। केपीटी को देय लाइसेंस फीस को लागत-विवरण में राजस्व खर्च के रूप में दर्शाया गया है। लेखा-परीक्षित तुलन-पत्र में बताई गई निवल स्थिर आस्तियों में पट्टे पर ली गई भूमि का मूल्य शामिल नहीं किया गया है तथा इस संबंध में मूल्यहास लेखे में भी उपयुक्त ढंग से संशोधन किया गया है।

पिछले प्रशुल्क आदेश के समय जैसा किया गया था, अप्रक्रिट फीस एवं लीज़ प्रीमियम के ऋण के रूप में न चुकाए गए हिस्से को रिटर्न के परिणाम की दृष्टि से नियोजित पूंजी के एक हिस्से के रूप में माना गया है।

(झ) दिशां-निर्देशों में उल्लिखित मानकों के अनुसार, कार्यकारी पूंजी की परिणामना की गई है। नकद अधिशेष का परिकलन एक माह के नकद प्रचालन व्यय के रूप में किया गया है। जैसा कि सीडब्लूसी द्वारा दर्शाया गया है, तालिका को 'शून्य' माना गया है। लेखा-परीक्षित तुलन-पत्र में यथा उल्लिखित चालू देयता को माना जाता है। सीडब्लूसी ने नियोजित पूंजी का परिणामन करते समय निवल स्थिर आस्तियों में से ऋणात्मक कार्यकारी पूंजी को घटा दिया है। जब भी कार्यकारी पूंजी ऋणात्मक रूप ले लेती है तो इसे उसी प्रकार से 'शून्य' माना जाता है, जिस प्रकार से अन्य मामलों में इसी प्रकार की परिस्थितियों में अपनाए गए दृष्टिकोण के अनुसार माना जाता है। इस प्रकार से नियोजित पूंजी में केवल आस्तियों का निवल ब्लाक तथा ऋण के रूप में न चुकाई गई अप्रक्रिट फीस शामिल है, जो वर्ष 2007-08 से 2010-11 तक के लिए क्रमशः 3637.99 लाख रु0, 3643.77 लाख रु0, 3532.86 लाख रु0 एवं 3424.38 लाख रु0 है।

इस प्राधिकरण द्वारा दिनांक 30 सितम्बर, 2008 को पास किए गए आदेश के अनुसार, लाइसेंस करार के प्रावधानों के अंतर्गत किए जाने वाले कुछ खर्चों की पूर्व-अदायगी, फुटकर देनदार के रूप में मानी जाती है। सीडब्लूसी ने कहा है कि लाइसेंस करार के उपबंध 5.2 के अनुसार, इससे यह अपेक्षा की जाती है कि वह केपीटी को अग्रिम रूप में लीज़ किराए की अदायगी करे। इसने यह भी कहा है कि लेखा-परीक्षित लेखे में बताया गया लीज़ किराया, केपीटी को अगले वर्ष के लिए अग्रिम रूप में की गई अदायगी से संबंधित है। क्योंकि उक्त अग्रिम अदायगियाँ, एलए के प्रावधानों से नियमित होती हैं, इसलिए, ऐसी पूर्व-अदायगियाँ, कार्यकारी पूँजी के एक-हिस्से के रूप में रिटर्न की अनुमति के प्रयोजन की दृष्टि से मानी जाएँ। यह स्वीकार करते हुए कि प्रत्येक माह के लिए देय किराए के लिए अग्रिम अदायगी समायोजित हो जाएगी तथा वर्ष की समाप्ति पर पूरा का पूरा अग्रिम समायोजित किया जाता है। प्रत्येक वर्ष में लेखा-परीक्षित लेखे में बताए गए लीज़ किराए के 50% पर पूर्व-अदायगी की औसत, कार्यकारी पूँजी के एक भाग के रूप में मानी जाती है। चैनै कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड, साऊथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड इत्यादि के मामले में अपनाए गए दृष्टिकोण के अनुसर यह है।

(ज) जुलाई, 2007 के पिछले प्रशुल्क आदेश में, सीएफएस का क्षमता-उपयोग वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक के लिए क्रमशः 60%, 72%, एवं 74% अनुमानित किया गया था। पिछले प्रशुल्क संशोधन के द्वारा सीडब्लूसी की क्षमता 1,20,000 टीईयू वर्ष 2007-08 एवं 2008-09 के लिए मानी गई, जैसा कि सीडब्लूसी द्वारा मौलिक प्रस्ताव में बताई गई थी तथा वर्ष 2009-10 से यह 1.40 लाख टीईयू मान गई थी। अनुरोध के बावजूद केपीटी लाइसेंस देने वाला होने के कारण इसने सीडब्लूसी की क्षमता का उल्लेख नहीं किया है।

इससे मामले में कार्रवाई करते समय सीडब्लूसी ने उल्लेख किया है कि सीएफएस की क्षमता 1,40,000 टीईयू ली जा सकती है तथा लाइसेंस करार में भी यह उल्लेख किया गया है कि संपूर्ण क्षेत्र में सीडब्लूसी 1,40,000 टीईयू प्रति वर्ष संचालन कर सकती है।

प्राप्त की गई श्रूपुट के लिए क्षमता उपयोग 2007-08 से 2009-10 तक के वर्षों के लिए क्रमशः 41%, 52% एवं 34% बैठता है तथा वर्ष 2010-11 में 30.63% आया है। 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में यह निर्धारित किया गया है कि नियोजित पूँजी पर रिटर्न (आरओसीई) का दावा करने के लिए न्यूनतम 60% का क्षमता उपयोग होना चाहिए। 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के उपबंध-2.9.11 में यह विनिर्धारित किया गया है कि रियायत करार के अंतर्गत कुछ अनिवार्यताओं के अनुसार यदि प्राइवेट आपरेटर द्वारा निवेश किया जाता है तो इसे आरओसीई के लिए माना जाएगा, भले ही संपूर्ण क्षमता का उपयोग प्राप्त न किया गया हो।

एलए के परिशिष्ट 6 में विभिन्न उपकरण/सिविल संबंधी कार्यों पर दूसरे चरण में किए जाने वाले निवेश का व्योरा दिया गया है, जब कंटेनर यातायात 5,000 प्रति माह तक पहुँच जाता है। क्योंकि मात्रा, उच्चतम सीमा के स्तर तक नहीं पहुँची है, इसलिए लाइसेंस करार में यथा परिकल्पित दूसरे चरण का विकास नहीं हुआ

है। केपीटी ने कहा है कि वर्ष 2005-06 में सीडब्लूसी ने 5,000 टीईयू प्रति माह प्राप्त किया था, अतः दूसरे चरण के अनुसार निवेश जो पहले होना चाहिए था, अब होना चाहिए। सीडब्लूसी ने पुष्टि की है कि उनके द्वारा 2008-09 एवं उसके बाद से 5000 टीईयू प्रति माह कभी प्राप्त नहीं किया गया। अतः दूसरे चरण में निवेश के लिए यह पात्र ही नहीं है। इसके बावजूद, सीडब्लूसी दावा करता है कि दूसरे चरण के अनुसार, एक खुले यार्ड एवं उपकरण के विकास पर कुछ निवेश उनके द्वारा पहले से किया जा चुका है दूसरे चरण के बारे में सीडब्लूसी द्वारा प्रस्तुत किए गए स्पष्टीकरण को ध्यान में रखते हुए तथा प्रथम चरण के निवेश, लाइसेंस करार के अनुसार बताए गए हैं, अतः नियोजित सशोधित पूँजी पर, प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रावधान का अनुसरण करते हुए 16% के संपूर्ण रिटर्न की अनुमति दी जाती है।

(iv) (क) 'वास्तविक' तथा पिछले प्रशुल्क आदेश में माने गए 'अनुमानों' की तुलना में सारांश नीचे तालिकावत्त्व किया गया है:

(लाख रुपयों में)

विवरण	जुलाई, 2007 के आदेश में विश्वास किए गए अनुमान				वास्तविक				विभिन्नता % में
	2007-08	2008-09	2009-10	2007-08 से 2009-10 तक के वर्षों के लिए कुल योग	2007-08	2008-09	2009-10	2007-08 से 2009-10 के वर्षों के लिए कुल योग	
यातायात (टीईयू में)	72030	86440	103750	262200	27941	62855	48131	138927	-47%
प्रचालन गाड़ी	1450.68*	1698.44*	1992.58*	5141.71	1001.48	957.67	687.04	2646.19	-48.5%
कुल टैक्सी (भूत्याकृति)	1260.56	1493.92	1822.46	4576.95	927.73	981.07	817.39	2726.19	-40.4%
प्रवालन में अधिकारी	190.12	204.52	170.12	564.76	73.75	-23.40	-130.35	-80.00	-114.2%
नियांगा टैक्सी	2536.50	2383.60	3144.70	2088.27*	3637.99	3673.73	3532.86	3604.86*	34.1%
जा/आजाइ-16% की दर पर	406.84	381.38	503.15	430.12*	582.08	581.0	505.26	576.78*	34.1%
गाड़ी एवं वा. नियांगा अधिकारी अनुमानित घाटे का समायोजन	-301.18	-262.31	-418.49	-901.99	-508.33	-606.40	-695.61	-1810.33	

\*प्रवालन आय संबंधी अनुमान अद्यतन। इस गाड़ी ताकि पिछले प्रशुल्क आदेश में दी गई 10% की वृद्धि के प्रभाव को माना जा सके।

(मेरे 2007-08 से 2009-10 तक के वर्षों के लिए गाड़ी को दर्शाता है।

(ख) जैसा कि उक्त तालिका से देखा जा सकता है, वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक के वर्षों के लिए अनुमेय लागत एवं अनुज्ञेय रिटर्न के बाद वास्तविक नियांगा कुल जोड़ 18.10 करोड़ रु0 है, जबकि जून, 2007 के प्रशुल्क गाड़ी के अनुमानित घाटे की स्थिति 9.82 करोड़ रु0 की है।

प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के उपबंध 2.13 के अनुगाम पिछले प्रशुल्क चक्र के लिए यदि वास्तविक भौतिक एवं वित्तीय कार्यनिष्ठादान गाड़ी वास्तविक के संदर्भ में + अथवा - 20% से अधिक की विभिन्नता को दर्शाता है तो ऐसे उपायित लाभ/हानि के 50% को अगले प्रशुल्क चक्र में समायोजित किया जाना चाहिए।

(ग) भौतिक तथा वित्तीय कार्य निष्पादन दोनों में विभिन्नता 20% से अधिक देखी गई है। उक्त तालिका से जैसा कि देखा जा सकता है कि अनुमानित स्तर की तुलना में संचालित वास्तविक यातायात 47% कम है। सीडब्लूसी ने कहा है कि के पीटी में कंटेनर आपरेटर एबीजीकेसीटीएल द्वारा संचालित कम कंटेनर यातायात के कारण तथा केपीटी द्वारा लाइसेंस करार के कुछ प्रावधानों का उल्लंघन करने के परिणामस्वरूप सीडब्लूसी में कंटेनर यातायात की मात्रा कम रही। सीडब्लूसी अपनी सुविधाओं के कम उपयोग की बात को स्वीकार करता है। सीएफएस सुविधाओं की क्षमता के कम उपयोग को मानते हुए तथा इस बात को ध्यान में रखते हुए कि प्रशुल्क संशोधन करते समय पिछले प्रशुल्क आदेश में पूरे घाटे की स्थिति लागत-विवरण में दर्शाई नहीं गई है, अतः यह आवश्यक प्रतीत नहीं होता कि 2007-08 से 2009-10 तक के वर्षों के लिए पिछली हानियों की प्रतिपूर्ति की जाए। सीडब्लूसी ने भी भविष्य के प्रशुल्क में पिछली अवधि की हानि को समायोजित करने की मांग नहीं की है।

(v) सीडब्लूसी के वर्तमान दरों के मान की वैधता इस शर्त पर 31 मार्च, 2010 के बाद तक बढ़ाई गई है कि 1 अप्रैल, 2010 के बाद की अवधि के लिए सीडब्लूसी द्वारा उपार्जित अनुज्ञेय रिटर्न तथा अनुमेय लागत से अधिक अधिशेष, अगले चक्र के लिए निर्धारित किए जाने वाले प्रशुल्क में पूरी तरह से समायोजित कर दिया जाएगा। वर्ष 2010-11 के लागत-विवरण, 2007-08 से 2009-10 तक के लिए पिछले पैराग्राफ में बताई उसी कार्यप्रणाली का अनुसरण करते हुए, तैयार किया गया है। जब तक यह आदेश कार्यान्वित होता है, तब तक वर्ष 2011-12 समाप्ति के नजदीक आ जाएगा, अतः सीडब्लूसी द्वारा प्रस्तुत अनुमानों के आधार पर दर्शाई गई लागत स्थिति, जो बाद में विश्लेषित की गई है, पर भी विचार पिछली अवधि के हिस्से के रूप में इस शर्त पर किया गया है कि अगले प्रशुल्क संशोधन उपक्रम के दौरान 'वास्तविक' की समीक्षा की जाए।

यदि विभिन्नता संशोधित प्रशुल्क मार्गनिर्देशों में निर्धारित स्तर से अधिक पाई जाए तो इसे अगले प्रशुल्क वैधता चक्र में समायोजित किया जाएगा।

संशोधित लागत विवरण बताता है कि वर्ष 2010-11 के लिए 758.61 लाख रु0 का घाटा तथा वर्ष 2011-12 के लिए अनुमानित घाटा 690.06 लाख रु0 है, जो कि अनुमेय लागत एवं अनुज्ञेय रिटर्न से काफी ज्यादा है। क्योंकि यह कार्यकलाप वर्ष 2009-10 के लिए एवं 2010-11 (अनुमान) के लिए हानि दर्शाता है तथा पूर्ववर्ती पैराग्राफ में बताए गए कारणों से भविष्य के अनुमानों में कोई समायोजित अपेक्षित नहीं है।

(vi) (क) वर्ष 2010-11 के दौरान सीडब्लूसी द्वारा संचालित वास्तविक यातायात 42876 टीईयू बताया गया है। इसके बजाए, सीडब्लूसी द्वारा वर्ष 2011-12 में 49600 टीईयू, वर्ष 2012-13 में 54600 टीईयू तथा वर्ष 2013-14 में 61700 टीईयू यातायात प्रक्षेपित किया गया है। एफईयू को टीईयू में बदलने में आय गणना पत्रक में कुछ गणितीय भूल हुई प्रतीत ढोनी है, जो कि अलग से प्रस्तुत किया गया है। सीडब्लूसी द्वारा प्रस्तुत विस्तृत आय परिगणन के आधार पर थ्रूपट प्रेक्षण वर्ष 2011-12 में 49600 टीईयू, वर्ष 2012-13 में 54625 टीईयू तथा 2013-14 में 63705 टीईयू आता है। सही की गई स्थिति लागत-विवरण में मानी जाती है।

(ख) केपीटी ने कंटेनर थ्रूपुट का प्रक्षेपण, वर्ष 2011-12 से 2013-14 तक के वर्षों के लिए क्रमशः 1,70,000 टीईयू, 1,75,000 टीईयू एवं 1,22,000 टीईयू है। केपीटी में प्रचालन कर रहे कंटेनर टर्मिनल आपरेटर एबीजीकेसीटीएल के हाल ही में किए गए प्रशुल्क संशोधन मामले में कंटेनर यातायात तदनुसर्पी वर्षों के लिए 176267 टीईयू, 193894 टीईयू एवं 213283 टीईयू माना गया है। एलए के अनुसार, थ्रूपुट के 36% पर एमजीटी 2011-12 से 2013-14 तक के वर्षों के लिए क्रमशः 63456 टीईयू, 69834 टीईयू एवं 76781 टीईयू बेटा है। सीडब्लूसी द्वारा अनुमानित यातायात, एबीजीकेसीटीएल के मामले में विश्वास किए गए यातायात प्रक्षेपण पर आधारित एमजीटी की तुलना में काफी कम पाया गया है।

(ग) केपीटी ने वर्तमान (अधोमुखी) प्रवृत्ति, वर्तमान सरचनात्मक ढाचे एवं अन्य कारकों के आधार पर यह माना है कि सीडब्लूसी-सीएफसी के लिए समय न होगा कि वे 2011-12 से 2013-14 तक के वर्षों के दौरान 49600, 54600 एवं 61700 टीईयू के प्रक्षेपित थ्रूपुट आकड़ों को प्राप्त कर सकें।

सीडब्लूसी ने लगातार कथित तौर पर यह कहा है कि केपीटी द्वारा लाइसेंस करार के उल्लंघन के कारण तथा केपीटी में एबीजीकेसीटीएल द्वारा कंटेनर टर्मिनल आपरेटर में कम यातायात होने के कारण सीडब्लूसी, यातायात के एमजीटी स्तर पर यातायात को प्राप्त नहीं कर सका। केपीटी ने माना है कि एमओयू में ऐसा कोई प्रावधान नहीं है जो सभी प्रयोक्ताओं को गार्थीधाम में अन्य सीएफएस को वरीयता देने के बजाए सीडब्लूसी-सीएफएस के माध्यम से अपने कंटेनर भेजने के लिए विवश करे। यह सीडब्लूसी को देखना है कि वह व्यवसाय के मामले में अपने पक्ष को प्रचार करके, लागत-सक्षम सेवाएं प्रदान करके, व्यापार प्रोन्नति और द्वीर्घ एमजीटी को प्राप्त करे।

सीडब्लूसी एवं केपीटी के बीच असहमति वाले मुद्दों पर विस्तारपूर्वक कुछ कहना प्राधिकरण का कायथेत्र नहीं है। केपीटी एवं सीडब्लूसी असहमति वाले मुद्दों का अध्ययन करे तथा लाइसेंस करार में उपलब्ध निवारक उपाय उठाकर मामले को सौहारदृपण ढग से निपटाएँ।

सीडब्लूसी ने कहा है कि उनके द्वारा कंटिनाइयरी प्रमुख करने के बावजूद प्रधानकात यातायात को प्राप्त करने के प्रयासों में तेजी लाई गई। ऐसा होने पर, सीडब्लूसी द्वारा यथा अनुमानित यातायात माना जाता है। सीडब्लूसी द्वारा अनुमानित यातायात प्रक्षेपण, गणना गलत रिपोर्टिंग में सुधार के अध्यधीन, प्रत्येक पिछले वर्ष के वार्तविक अनुमानों की तुलना में 2011-12 से 2013-14 तक के वर्षों के लिए 15%, 10% एवं 16% की वृद्धि दर्शाता है।

केपीटी ने कहा है कि सीडब्लूसी द्वारा उन्हें बताए गए यातायात संबंधी आंकड़ों में काड़ा। में विकसित किए गए सीएफएस-2 के रूप में उल्लिखित अतिरिक्त स्क्रैप यार्ड का यातायात शामिल है। केपीटी ने संकेत किया है कि सीएफएस-2 की क्षमता एवं यातायात पर वर्तमान प्रस्ताव में विचार किया जाना चाहिए। सीडब्लूसी ने स्पष्ट किया है कि सीएफएस-2 (स्क्रैप यार्ड), लाइसेंस करार की परिधि में नहीं आता है, अतः प्रस्ताव में विचार नहीं किया गया है। सीडब्लूसी द्वारा संचालित

सीएफएस-2 के लिए अनुसरित प्रशुल्क व्यवस्था जात नहीं है। केर्पार्टी ने व्यवाया के तरीके को नहीं बताया है, जिसके अतर्गत सीडब्लूसी, सीएफएस-2 में सेवा प्रदान कर रही है। केर्पार्टी को सलाह दी जाती है कि इस सारे मामले का अध्ययन करके प्रशुल्क के निर्धारण के लिए उचित कार्रवाई शुरू करे, यदि यह पत्तन की सीमाओं में आता है। जहाँ तक इस उपक्रम का संबंध है, यह, दिनांक 12 फरवरी, 2002 के लिए के अतर्गत सचालित किए जा रहे प्रारंभिक सीडब्लूसी-सीएफएस तक सीमित है।

(vii) (क) सीडब्लूसी ने प्रक्षेपित यातायात के लिए प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर आधारित फटेनर/कार्गो के सचालन से आय के अनुमानों की कार्यप्रणाली प्रस्तुत की है। सीडब्लूसी द्वारा वर्तमान प्रशुल्क स्तर पर अनुमानित आय पर विश्वास किया जाता है।

(ख) 2011-12 से 2013-14 तक वर्षों के लिए भडारण आय में प्रत्येक पिछले वर्ष के वास्तविक/अनुमानों की तुलना में 7%, 10%, एवं 13% की वृद्धि बताई गई है। पिछली अवधि में बताई गई भडारण से प्राप्त आय यह भी बनाती है कि आय की यह मद, यातायात वृद्धि के अनुरूप नहीं है। सीडब्लूसी द्वारा वर्तमान प्रशुल्क पर यथा अनुमानित भडारण आय पर विश्वास किया जाता है तथा माना जाता है।

(ग) जैसा कि पहले बताया जा चुका है, सीडब्लूसी ने पिछली अवधि में कुछ विविध आय को नहीं माना है, जिसे हमारे द्वारा एफएमआई के हिस्से के रूप में माना गया है। ये रुपानाम ब्राताता है कि यह आय 20 से 30 लाख रु0 प्रति वर्ष की श्रेणी में आती है। वर्ष 2010-11 के लिए वास्तविक विविध प्राप्ति (व्याज को छोड़कर), 2011-12 से 2013-14 तक के वर्षों के लिए बनाई रखी गई है।

(घ) यहाँ यह ब्राताया जाता है कि सीडब्लूसी द्वारा प्रस्तुत यातायात तथा आय अनुमान में सीडब्लूसी-सीएफएस के बीच कटेनरों के सचलन के लिए कोई अनुमान तथा मुन्द्रा एवं उनके भरने/खाली करने की क्रियाओं के लिए कोई अनुमान शामिल नहीं किए गए हैं, जिसके लिए सीडब्लूसी द्वारा नई प्रशुल्क मदों प्रस्तावित की गई हैं किन्तु जिन्हे ब्राद के पैराग्राफों में बताए गए कारणों से अनुमोदित नहीं किया गया है।

(viii) (क) संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के उपबंध 251 में यह अपेक्षा की गई है कि महापत्तनों/टर्मिनल आपरेटरों के व्यय संबंधी प्रक्षेपण, भारत सरकार द्वारा यथा घोषित सभी जिन्सों के लिए थोक मूल्य सूचकांक के वर्तमान सचलन के संदर्भ में मूल्य में उतार-चढ़ावों के लिए समायोजित यातायात के अनुरूप है ताकि इस प्राधिकरण ने यह निर्णय किया है कि वित्तीय वर्ष 2011-12 में निर्णय किए जाने वाले महापत्तनों एवं प्राइवेट टर्मिनलों के प्रशुल्क संबंधी सभी मामलों में व्यय संबंधी प्रक्षेपणों के लिए 6% के बढ़त कारक की अनुमति दी जाए।

(ख) सीडब्लूसी में खर्च की प्रमुख मद, भाड़े पर उपकरण है, जिसे आउटसोर्स की गई सेवाओं के लिए टेकेदारों को दिए जाते हैं। सीडब्लूसी ने प्रक्षेपित यातायात के लिए आउटसोर्स दर पर अदायगियों का विस्तृत परिगणन प्रस्तुत किया है। इसने, आउटसोर्स की गई सेवाओं के लिए टेकेदार के साथ सीडब्लूसी द्वारा दिनांक 23

जुलाई, 2010 को किए गए टेके की प्रति के साथ इस लागत मद का अनुमान लगाने के लिए अपनाई गई यूनिट दर को समर्थन के रूप में प्रस्तुत किया है। टेके से पता चलता है कि दरें पाँच वर्षों के लिए वैध हैं तथा सीडब्लूसी ने टेके की यूनिट दर में किसी भी प्रकार की बढ़त पर विचार नहीं किया है।

(ग) सीडब्लूसी द्वारा प्रस्तुत किए गए लागत-विवरण के विश्लेषण से यह पता चलता है कि कुल प्रचालन व्यय एवं प्रबंधन तथा सामान्य उपरिशीर्ष, जिनमें भाड़े पर उपकरण शामिल नहीं है, जो यातायात, मूल्यहास, लीज किराया एवं किस्तों के रूप में चुकाई जाने वाली अपफ्रंट फीस से परिवर्तित होती रहेगी, वर्ष 2011-12 के लिए 343.90 लाख रु0 तथा वर्ष 2010-11 में 343.17 लाख रु0 के वास्तविक खर्च की तुलना में 358.73 लाख रु0 एवं 373.70 लाख रु0 अनुमानित है। वर्ष 2011-12 के लिए अनुमानित व्यय लगभग 2010-11 के स्तर पर है तथा अगले दो वर्षों के लिए वृद्धि 4.2% वार्षिक के लगभग है, जो 6% की वार्षिक बढ़त के अंतर्गत पूर्णतः अनुमेय है।

(ix) एलए में विशिष्ट प्रावधान को ध्यान में रखते हुए पिछले वर्ष के वास्तविक/अनुमानों की तुलना में 5% की वार्षिक बढ़त को लागू करते हुए सीडब्लूसी द्वारा 2011-12 से 2012-13 के वर्षों के लिए लीज किराए का अनुमान लगाया गया है। केपीटी ने पिछली अवधि के लिए लागत-विवरण में सीडब्लूसी द्वारा माने गए लीज किराए का समर्थन किया है। इसने, सीडब्लूसी द्वारा भविष्य के लिए अनुमानित लीज किराए पर कोई प्रतिकूल टिप्पणी नहीं की है। सीडब्लूसी द्वारा यथा अनुमानित लीज किराए को मान लिया गया है।

(x) 2011-12 से 2013-14 तक के वर्षों के लिए मूल्यहास, वर्ष 2010-11 में वार्षिक लेखे में बताए गए स्तर पर मान लिया गया है, क्योंकि सीडब्लूसी ने आस्तियों के सकल ब्लाक में किसी प्रकार की वृद्धि को प्रस्तावित नहीं किया है।

(xi) सीडब्लूसी ने चालू प्रशुल्क चक्र के दौरान आस्तियों के सकल ब्लाक में किसी प्रकार की वृद्धि अनुमानित नहीं की है। वर्ष 2010-11 के लिए वार्षिक लेखे में बताई गई निवल स्थिर आस्तियों को लेते हुए, 2011-12 से 2012-13 तक के वर्षों के लिए निवल स्थिर आस्तियाँ इस शर्त के अधीन आधारभूत रूप में मानी गई हैं कि पहले बताए गए कारण को दृष्टि में रखते हुए पट्टे पर ली गई भूमि के मूल्य को शामिल नहीं किया गया है। किस्तों के रूप में न दी गई अपफ्रंट फीस रिटर्न का परिगणन करने के लिए नियोजित पूँजी के एक भाग के रूप में मानी गई है।

(xii) दिशा-निर्देशों में विनिर्दिष्ट मानकों के अनुसार, नकद अधिशेष का परिकलन, संशोधित नकद खर्च के एक माह के आधार पर किया गया है। सीडब्लूसी ने सूची को 'शून्य' माना है। वर्ष 2010-11 के लिए बताई गई वास्तविक चालू देयताएँ, 2011-12 से 2013-14 तक के वर्षों के लिए मानी गई हैं।

कार्यकारी पूँजी क्रणात्मक आंकड़े में परिणत हुई है। जैसा कि पहले बताया जा चुका है, सीडब्लूसी ने निवल स्थिर आस्तियों को उस सीमा तक धटा दिया है कि कार्यकारी पूँजी क्रणात्मक हो जाए। तथापि, कार्यकारी पूँजी को 'शून्य' रूप में लिया जाता है।

(xiii) उक्त संशोधन के अध्यधीन 2011-12 से 2013-14 तक के वर्षों के लिए नियोजित पूँजी क्रमशः 3315.42 लाख रु0, 3206.46 लाख रु0 एवं 3097.50 लाख रु0 को इस विश्लेषण में माना जता है।

(xiv) 1.4 लाख टीईयू पर मूल्यांकित की गई टर्मिनल की क्षमता के आधार पर, सीएफएस का क्षमता उपयोग 2011-12 से 2013-14 तक के वर्षों में क्रमशः 35%, 39% एवं 46% आता है। 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में, नियोजित पूँजी पर पूरे रिटर्न (आरओसीई) का दावा करने के लिए 60% न्यूनतम क्षमता उपयोग निर्धारित किया गया है। 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के उपबंध 2.9.11 में यह विनिर्धारित है कि यदि प्राइवेट आपरेटर द्वारा किया गया निवेश, रियायत करार के अंतर्गत उल्लिखित अनिवार्यताओं के अनुसार है तो इसे आरओसीई के लिए माना जाएगा, भले ही पूर्णक्षमता उपयोग प्राप्त न किया गया हो। अतः सीडब्लूसी द्वारा किया गया निवेश, लाइसेंस करार के अनुसार पाया गया है। अतः संशोधित नियोजित पूँजी पर 16% का रिटर्न, प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के संबंधित प्रावधान के अनुसार, अनुमेय है।

(xv) उक्त विचार-विमर्श के अध्यधीन, सीडब्लूसी द्वारा 2011-12 से 2013-14 तक के वर्षों के लिए प्रस्तुत किया गया लागत-विवरण संशोधित किया गया है। संशोधित लागत-विवरण, अनुलग्नक-I के रूप में संलग्न है। जैसा कि पहले बताया जा चुका है कि 2011-12 के अनुमान, जो कि पिछले पैराग्राफों में बताए गए संशोधन के अध्यधीन हैं, घाटे को दर्शाते हैं, जो पिछली अवधि के विश्लेषण का एक हिस्सा माना जाता है, क्योंकि जब तक यह आदेश प्रभावी होता है, यह वर्ष समाप्ति के नजदीक आ जाएगा। अतः संशोधित प्रशुल्क का निर्धारण 2012-13 एवं 2013-14 के तीन वर्षों के अनुमानों के आधार पर किया जाएगा। वर्तमान प्रशुल्क स्तर पर लागत-विवरण में बताए गए परिणामों को नीचे संक्षेप में दिया गया है:

(लाख रुपयों में)

विवरण	2012-13	2013-14	योग
प्रचालन आय	703.56	804.74	1508.30
निवल घाटा	(-)657.04	605.89	(-)1262.94
प्रचालन आय की प्रतिशतता के रूप में निवल घाटा	(-)93.39%	(-)75.29%	(-)83.73% (औसत)

(क) 2012-13 एवं 2013-14 के वर्षों के लिए लागत-विवरण में दर्शाई गई स्थिति के अनुसार, वर्तमान प्रशुल्क में 84% तक वृद्धि करना आवश्यक है ताकि 1262.94 लाख रु0 के घाटे को पूरा किया जा सके। इसके विरुद्ध, सीडब्लूसी ने चालू प्रस्ताव में आयात के लिए भरे गए कंटेनर, जिसमें लिफ्ट ऑन शामिल है, के संचलन के लिए वर्तमान प्रशुल्क में 20% तक, निर्यात के लिए भरे गए कंटेनर के संचलन के लिए 39% तक, खाली कंटेनर के संचलन के लिए 72% तक, खाली करने के लिए 57% तक (सामान्य कार्गो के लिए), भरने के लिए 39% तक, भंडारण प्रभार 30% से 58% तक, भूमि किराए के पहले स्लैब में भूमि किराया 44% तक तथा उसके बाद 27% तक, रीफर प्लगिंग सुविधा में 33% वृद्धि, हटाने एवं लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ के लिए लगभग 90% तक इत्यादि पर वृद्धि करने का प्रस्ताव दिया है। सीडब्लूसी द्वारा प्रस्तावित वर्तमान शुल्क में

प्रतिशतता वृद्धि, विभिन्न प्रशुल्क मदों के लिए भिन्न है। सीडब्लूसी ने स्पष्ट किया है कि कुछ प्रशुल्क मदों के लिए प्रतिशतता स्तर पर वर्तमान दरों को बढ़ाने में जहाँ कहीं गुंजाइश है, वहाँ उनके द्वारा उच्च वृद्धि प्रस्तावित की गई है। सीडब्लूसी ने बताया है कि प्रस्तावित वृद्धि, मुख्यतः आय एवं व्यय के बीच की खाई को पाटने के लिए है ताकि यूनिट को आर्थिक दृष्टि से सक्षम बनाया जा सके। यह देखा जा सकता है कि 2007-08 से 2010-11 तक की पिछली अवधि के लिए 'वास्तविक' एवं 2011-12 के अनुमानों में कुल घाटा 3259 लाख रु0 मूल्यांकित किया गया है। पिछली हानियों को भविष्य में प्रशुल्क में समायोजन के लिए नहीं माना जाता है।

सीडब्लूसी द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क पर, 2012-13 एवं 2013-14 के दो वर्षों के लिए अतिरिक्त आय 10.28 करोड़ रुपए होने की संभावना है। इस प्रकार से, सीडब्लूसी द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क पर 2.35 करोड़ रु0 का घाटा पूरा नहीं हो पाएगा। सीडब्लूसी द्वारा बताई गई स्थिति संभवतः इनकी सुविधाओं का पूरा-पूरा उपयोग न होने के कारण, इस प्रकार की है।

(ख) प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के उपबंध 5.4 में यह विनिर्धारित किया गया है कि 40' कटेनर के लिए संचालन प्रभार, 20' कटेनर की दर से 1.5 गुना होगा तथा भंडारण प्रभार के लिए 20' कटेनर की दर से 2 गुना होगा। वर्तमान एसओआर में निर्धारित दरें, सभी मदों के लिए, 20' एवं 40' कटेनरों के लिए प्रशुल्क में विभेदक 1.5 गुना रखा गया है, सिवाय भंडारण के लिए जहाँ प्रशुल्क में विभेदक 2 गुना, दिशा-निर्देशों के अनुसार, निर्धारित किया गया है।

सीडब्लूसी द्वारा प्रस्तावित दरें, अधिकांश मदों के लिए 20' एवं 40' कटेनर के लिए यथा उल्लिखित विभेदक प्रशुल्क को बनाए नहीं रखती हैं। सीडब्लूसी ने स्पष्ट किया है कि सीडब्लूसी द्वारा हाल ही में सेवा प्रदाता को दिए गए टेके में विशेष तौर पर भारी कार्गो के लिए, दरें 20' कटेनर के लिए 1.5 गुना से ज्यादा हैं तथा 20' एवं 40' के लिए दरों में विभेदक का पालन नहीं किया गया है। सिद्धात रूप में, इसने माना है कि 40' कटेनरों के लिए संचालन प्रभार, दिशा-निर्देशों के अनुसार, 20' कटेनरों की दरों से 1.5 गुना होना चाहिए। 40' कटेनर के लिए प्रस्तावित दरें संशोधित की जाती हैं ताकि वर्तमान एसओआर में निर्धारित स्तर पर शुल्क में विभेदक को बनाए रखा जा सके। यह संशोधन करने से प्रस्तावित प्रशुल्क पर अतिरिक्त राजस्व, सीडब्लूसी द्वारा प्रस्तावित 10.28 करोड़ रु0 के बजाए 2012-13 एवं 2013-14 के दो वर्षों की अवधि के लिए मामूली सा 10.31 करोड़ रु0 तक बढ़ेगा।

इस संशोधन के अध्यधीन प्रस्तावित प्रशुल्क अनुमोदित किया जाता है, सिवाय उनके, जिन्हें विशेष तौर पर विश्लेषण के परवर्ती भाग में दिए गए कारणों के लिए अनुमति नहीं दी गई है।

इस मामले में घाटा मुख्यतः इसलिए हुआ है क्योंकि सृजित क्षमता का पूरा उपयोग नहीं हो सका है, इसे भी सीडब्लूसी द्वारा भी माना गया है तथा वास्तव में, लाइसेंस करार में निर्धारित न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रूपुट नक पहुँचना आपरेटर

के लिए पक्षिपत नहीं है। मात्रा मे मुधार के लिए सीडब्लूसी आवश्यक कदम उठा सकता है तथा इससे पाटे को कम किया जा सकता है।

(xvi) (क) सीडब्लूसी ने कुछ मदो के लिए अध्याय-II में सेवाओं के विवरण को युक्तिसंगत बनाने का प्रस्ताव दिया है। प्रयोक्ताओं ने कुछ सेवाओं के विवरण में प्रस्तावित संशोधन/युक्तिसंगत बनाने के सबध मे किसी प्रकार की आपत्ति जाहिर नहीं की है। सीडब्लूसी द्वारा यथा प्रस्तावित विभिन्न सेवाओं के विवरण में प्रस्तावित कुछ संशोधन अनुमोदित किए जाते हैं।

(ख) दरों के वर्तमान मान किसी कार्यादेश के जारी होने के बाद सेवा की समाप्ति के लिए क्रमशः 24 घंटे एवं 12 घंटे की समय-सीमा निर्धारित करते हैं, भले ही कुछ सेवाओं के लिए, जिन्हे हटाए जाने का प्रस्ताव है, यातायात जमाव अथवा उतारने/चढ़ाने मे देरी होने के कारण किसी प्रकार की रोक क्यों न हो। सीडब्लूसी ने पुष्टि की है कि यह सामान्यतः 24 घंटे एवं 12 की क्रमशः निर्धारित समय सीमा में कार्यकलाप पूरा कर लेता है। तथापि, यह अनुभव किया गया है कि यातायात के जमाव के तथा पत्तन के टर्मिनल पर उपकरण के खराब हो जाने के कारण वाहनों में कई घंटों के लिए देरी हो जाती है तथा कभी कभी सेवा प्रदाता द्वारा समय सीमा का पालन नहीं हो पाता है। सीडब्लूसी ने सेवा प्रदाता के साथ टेके मे वही समय सीमा निर्धारित की है तथा उसे परिस्थिति को देखते हुए, बनाए रखा जाएगा। तथापि, यह एसओआर से समय सीमा को हटाने का प्रस्ताव देती है। सीडब्लूसी द्वारा सुझाव गा संशोधनों पर किसी भी प्रयोक्ता ने कोई आपत्ति नहीं की है। पत्तन द्वाग प्रस्तुत किए गए संशोधन को ध्यान में रखते हुए, प्रस्तावित संशोधन स्वीकार किया जाता है।

(ग) सीडब्लूसी ने भारी कार्गो/धातु के टुकड़ों के संचालन के लिए अलग से ऊँची दरे प्रस्तावित की हैं। इसने बताया है कि पहले इस प्रकार के कार्गो का सचालन नहीं किया जाता था किन्तु कुछ समय से इस प्रकार के कार्गो का सचालन किया जा रहा है तथा छीलन के एवं भारी कार्गो संचालन के लिए लागत काफी बढ़ गई है क्योंकि इस प्रकार के कार्गो के लिए श्रमिक अधिक दर की माग कर रहे है तथा उपकरणों का नियोजन भी सेवा प्रदाता पर वित्तीय दबाव बढ़ा रहा है। सीडब्लूसी द्वारा प्रस्तुत किए गए औचित्य के आधार पर तथा यह जानते हुए कि उनके द्वाग दिए गए टेके में दर, इस प्रकार के कार्गो के संचालन के लिए अलग से ऊँची दर को दर्शाती है, अतः इन कार्गो के मदो के लिए प्रस्तावित की गई अलग से दरें अनुमोदित की जाती हैं।

(xvii) (क) आयात कंटेनरों के लिए निशुल्क अवधि को वर्तमान सात दिन से घटाकर पांच दिन करने का प्रस्ताव है तथा कंटेनरों के लिए निशुल्क अवधि को 10 दिन से घटाकर सात दिन करने का प्रस्ताव है। प्रश्नलक्ष दिशा-निर्देश, प्रत्येक पत्तन/आपरेटर को निशुल्क अवधि प्रस्तावित करने की अनुमति देता है। दिशा-निर्देशों में इस प्रावधान को देखते हुए तथा यह महसूस करते हुए कि निशुल्क अवधि में प्रस्तावित कटाती, माणकात्स में कार्गो के लम्बे ठहराव पर रोक लगने का काम करेगी तथा कंटेनरों/कार्गो के शेष निपटान को प्रांताहित करेगी, अतः कंटेनर की दो श्रेणियों के लिए निशुल्क अवधि मे प्रस्तावित कटौती स्वीकार की जाती है, जैसा कि पत्तन द्वारा प्रस्तावित की गई है। सीडब्लूसी ने निशुल्क

अवधि में कटौती के कारण आय में किसी प्रकार की वृद्धि को आंकड़ों में नहीं दर्शाया है। इस लेखे में प्राप्त होने वाला किसी भी प्रकार का राजस्व, घाटे की कमी को पूरा करने में सहायक होगा, जो कि सीडब्लूसी द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क द्वारा शामिल नहीं किया गया है।

(ख) सीडब्लूसी का वर्तमान एसओआर निर्यात कटेनर को भरने एवं खाली करने पर तीन दिन की निशुल्क अवधि तथा भूमि किराया के अंतर्गत सीएफएस में खाली कटेनर को रखने के लिए 7 दिन की निशुल्क अवधि एवं भंडारण अनुसूची में, सीडब्लूसी-सीएफएस में कांडला पत्तन से प्राप्त कटेनरों के संबंध में सीडब्लूसी गोदाम में एलसीएल कार्गो के आयात के लिए तीन दिन की निशुल्क अवधि, जो प्रस्तावित एसओआर में शामिल नहीं है, निर्धारित करता है। यह शर्त कि हटाया न गया कार्गो/कटेनर प्रस्तावित एसओआर में भी शामिल नहीं किया गया है कि 30 दिन के बाद आयात-कर्ता/सीएचए/शिपिंग लाइनों की लागत पर निपटान यूनिट में कार्गो/कटेनर को से जाया जाएगा। सीडब्लूसी ने इन वर्तमान शर्तों को बनाए न रखने के लिए कोई विशिष्ट कारण नहीं बताया है। संशोधित एसओआर में वर्तमान शर्तें रखी गई हैं। सामान्य शर्तें कि निशुल्क अवधि में सामाकर कार्यालय की अधिसूचित छुट्टियाँ एवं सीएफएस के गैर-प्रचालन दिन तथा सीडब्लूसी के दायी होने के कारणों से कटेनरों/कार्गो का सुपुर्दगी/हटाने की स्थिति में सीडब्लूसी नहीं है तो ऐसी अवधि के लिए भूमि किराया नहीं देना होगा, सभी अन्य महापत्तनों एवं प्राइवेट टर्मिनलों पर लागू दरों के अनुसार, संशोधित दरों के मान भी रखे जाते हैं। वर्तमान दरों के मान में निर्धारित शर्तें एवं अन्य सामान्य निवन्धन, संशोधित दरों के मान में रखे जाते हैं, सिवाय ब्याज की दंड दर को 16.75% तक अद्यतन करने को छोड़कर, जो भारतीय स्टेट बैंक की प्रचलित प्रमुख ऋण दर 14.75% से 2% अधिक है।

(ग) सीडब्लूसी द्वारा दिनांक 21 जून, 2011 को प्रस्तुत किए गए प्रस्तावित संशोधित एसओआर में आरक्षण आधार पर प्रस्तावित निर्यात संबंधी प्रचालन के लिए भंडारण प्रभार को आयात संबंधी प्रचालनों के लिए भी बढ़ाने का प्रस्ताव है। निर्यात कार्गो से लेकर आयात कार्गो तक के लिए लागू आरक्षण आधार पर प्रशुल्क व्यवस्था बढ़ाने के सीडब्लूसी का प्रस्ताव स्वीकार किया जाता है।

(घ) वर्तमान एसओआर में ढके हुए क्षेत्र के लिए आयात प्रचालनों के लिए भंडारण प्रभार विनिर्धारित है। अपने दिनांक 21 जून, 2011 के पत्र के अंतर्गत प्रस्तुत संशोधित एसओआर में इसने मात्रा के आधार पर 11 रु0 प्रति सीबीएम प्रति सप्ताह अथवा उसके हिस्से के लिए तथा 45 रु0 प्रति सीबीएम प्रति माह पर भंडारण प्रभार अलग से प्रस्तावित किया है। सीडब्लूसी सीएफएस तथा नजदीक के इसके सीएफएस के आपरेटरों के सीएफएस प्रशुल्क की तुलनात्मक स्थिति दर्शाने वाले विवरण में प्रस्तावित दर, प्रति सीबीएम के बजाए प्रति वर्ग मीटर प्रति सप्ताह अथवा प्रति माह लागू करने के रूप में दर्शाई गई है। सीडब्लूसी से यह पता चला है कि दर, वर्ग मीटर के आधार पर होनी चाहिए न कि सीबीएम आधार पर। यथापि सीडब्लूसी ने प्रस्तावित दर निकालने का कोई आधार नहीं बताया है, तथापि, आरक्षण आधार पर 170 रु0 प्रति वर्ग मीटर प्रति माह पर कार्गो के भंडारण के लिए प्रस्तावित दर पर इस नई प्रशुल्क मद की तुलना यह बताती है कि खुले क्षेत्र में कार्गो के भंडारण के लिए 11 रु0 प्रति वर्ग मीटर प्रति सप्ताह

एवं 45 रु0 वर्ग मी0 प्रति माह की दर पर मात्रा के आधार पर कार्गो के भंडारण के लिए सीडब्लूसी प्रस्तावित दर की तुलना में साताहिक आधार पर बदलाव 42.50 रु0 प्रति वर्ग मीटर/प्रति सप्ताह बैटता है। तुलना के आधार पर तथा यह जानते हुए कि मात्रा के आधार पर प्रस्तावित दर, खुले क्षेत्र में तथा सामान्य भंडारण के लिए (अर्थात् आवश्यक आधार पर नहीं) कार्गो के भंडारण के लिए है, अतः प्रस्तावित प्रशुल्क अनुमोदित किया जाता है।

(इ) सीडब्लूसी ने सशोधित एसओआर में यह कहते हुए एक टिप्पणी जोड़ी है कि आयात भंडारण दर, ऐसे सार्वजनिक भण्डारागृह पर भी लागू होगी, जिन्होंने शुल्क अदा न किया हो। निर्धारित दर कार्गो के भंडारण के लिए है तथा यह आवश्यक नहीं है कि किसी भण्डारागृह का विशेष तौर पर नामोल्येभ किया जाए, जैसा कि सीडब्लूसी द्वारा किया गया है। निर्धारित लागू दर, काटना में सीडब्लूसी सीएफएस के भवन समूहों में कार्गो के भंडारण के लिए सामान्यत लागू होगी।

(xviii) सीडब्लूसी ने सीडब्लूसी-सीएफएस/सीवाई में फेक्टरी का माल निकालने/माल भरने के लिए, गांधीधाम अथवा मुन्द्रा में किसी पत्तन/यार्ड तक संचलन तथा सीएफएस एवं मुन्द्रा के बीच भरे हुए तथा खाली कंटेनर के संचलन के लिए क्रमशः 8, 9, एवं 12 पर नई प्रशुल्क मर्दें प्रस्तावित की हैं। केपीटी ने प्रस्तावित प्रशुल्क मर्दों के संबंध में गंभीर आपनियाँ उठाई हैं तथा कहा है कि एलए के अनुसार, पत्तन में कंटेनर यार्ड से सीएफएस तक एवं वापसी के लिए कंटेनरों/कार्गो के परिवहन के लिए केवल अनुमति दी गई है तथा फेक्टरी का माल निकालने/माल भरने के लिए पत्तन के भीतर कंटेनर यार्ड से/तक मुन्द्रा/नजदीकी सीएफएस तक कंटेनरों के परिवहन/संचलन की अनुमति नहीं देता। पत्तन ने उल्लेख किया है कि प्रस्तावित प्रशुल्क मर्दें, एलए का घोर उल्लंघन है। अतः इनकी अनुमति नहीं दी जानी चाहिए।

यह इस प्राधिकरण के कार्यक्षेत्र में नहीं है कि यह इस मामले में एलए के प्रावधानों का निर्वचन करे। केपीटी एवं सीडब्लूसी इस विवाद का अध्यन करके विवादित मुद्रदों को एलए के अनुसार आपस में सुलझाएँ।

तथापि, यहाँ यह उल्लेख किया जाता है कि इस प्राधिकरण द्वारा अपने आदेश सं0 टीएमपी/45/2007-सीसीटीएल दिनांक 19 जून, 2008 में “पत्तन क्षेत्र से बाहर” परिवहन के लिए चैने कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड (सीसीटीएल) द्वारा प्रदान की गई बछ ट्रैकिंग सेवाओं के लिए दरों की अधिसूचना से गवाधित मुद्रदों पर गहराई से अध्ययन किया गया था, जिसमें यह निर्णय दिया गया था कि पत्तन से बाहर सीसीटीएल द्वारा सामान के परिवहन के लिए प्रदान की गई सेवा, महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 42 के कार्यक्षेत्र में नहीं आती है, अतः इस प्राधिकरण की नियामक निगरानी के अंतर्गत भी नहीं आती है। यदि यह सेवा, धारा 42 के अंतर्गत नहीं आती है तो लगाए गए प्रशुल्क के लिए एमपीटी अधिनियम की धारा 48 के अंतर्गत इस प्राधिकरण के अनुमोदन की आवश्यकता नहीं है। सीसीटीएल के मामले को लेते हुए, पत्तन क्षेत्र से बाहर संचलन के लिए सीडब्लूसी द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क, इस प्राधिकरण की परिधि में नहीं आता है, अतः यह अनुमोदित नहीं किया जाता है। अत्यधिक चौकसी बरतते हुए यह उल्लेख किया जाता है कि उक्त प्रशुल्क मर्द को अनुमोदित न करने के निर्णय का यह भर्त न लगाया जाए कि इस प्राधिकरण ने सीडब्लूसी द्वारा प्रदान की गई सेवा को गौण अनुमोदन दिया है। लाइसेंस देने वाला प्राधिकारी अर्थात् केपीटी को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि इसके द्वारा दिए गए लाइसेंस

के कार्यक्षेत्र में ही लाइसेंसधारी को कार्य करना चाहिए। यह नोट किया जाए कि प्रस्तावित प्रशुल्क पर अतिरिक्त राजस्व के अनुमान, इन मदों के लिए आय न मानी जाए।

(xix) वर्तमान एसओआर, सीएफएस में एक स्थान से दूसरे स्थान तक कार्गो के संचलन/कार्गो को दूसरी जगह ले जाने के लिए प्रेशुल्क का विनियोग करता है। प्रस्तावित एसओआर में, सीडब्लूसी के भवन समूह में कार्गो के संचलन के लिए प्रस्तावित दर के समतुल्य उसी गोदाम में (लोलन अथवा किसी अन्य प्रयोजन के लिए) एक स्थान से दूसरे स्थान पर कार्गो के संचलन/दूसरी जगह ले जाने के लिए नई प्रविष्टि प्रस्तावित की गई है। सीडब्लूसी ने स्पष्ट किया है कि इसमें लगने वाली लागत लगभग वही है, अतः वही प्रशुल्क प्रस्तावित किया जाता है। प्रस्तावित प्रशुल्क, सीडब्लूसी-सीएफएस परिसर में स्थित उसी गोदाम अथवा विभिन्न गोदाम में संचलन के लिए प्रयोज्यता हेतु बढ़ाया जाता है।

(xx) सीडब्लूसी ने, क्रम सं 20 के अंतर्गत 2000 रु० प्रति टीईय० पर एवं 3000 रु० प्रति एफईय० पर कंटेनर को पुनः कार्यसक्षम बनाने के लिए तथा शहर से वापसी के लिए अर्थात् बंद कार्गो के लदान के लिए 8 रु० प्रति विंटल नई प्रशुल्क मद प्रस्तावित की है।

(xxi) जहाँ तक तालाबंद प्रभार का संबंध है, सीडब्लूसी द्वारा प्रस्तावित एसओआर, 29.90 रु० टीईय०/ प्रति दिन की वर्तमान दर पर 20 रु० प्रति टीईय०/दैनिक की दर पर कटौती को दर्शाता है। घाटे की स्थिति को देखते हुए, जब इसने अन्य सभी मदों में वृद्धि की मांग की है तो केवल इस प्रशुल्क मद में कटौती प्रस्तावित करने का कारण स्पष्ट नहीं है। संशोधित एसओआर में, इस मद के लिए वर्तमान प्रशुल्क, घाटे की सीमा तक 84% तक बढ़ाया जाता है, जैसा कि लागत-विवरण में दर्शाया गया है। तथापि, यह एक वैकल्पिक सेवा है, जो प्रयोक्ताओं के अनुरोध पर सेवा प्रदान करता है, अतः इसका कोई खास वित्तीय प्रभाव न पड़ेगा।

(xxii) इस प्राधिकरण ने दिनांक 9 जुलाई, 2010 के अदेश सं टीएमपी/49/2007 के अंतर्गत धूमीकरण सेवा प्रदान करने के लिए प्रभारों का अनुमोदन किया है। सीडब्लूसी ने प्रस्तावित एसओआर में इन सेवाओं से प्राप्त प्रशुल्क को शामिल नहीं किया है। उसे इस स्तर पर शामिल किया गया है, जैसा कि जुलाई, 2010 के अदेश में अनुमोदित किया गया है।

(xxiii) सीडब्लूसी के वर्तमान दरों के मान की वैधता पिछली बार 30 सितम्बर, 2011 तक बढ़ाई गई थी। सीडब्लूसी के प्रशुल्क के नियंत्रण में 2012-13 से 2013-14 तक के वर्षों के लिए वित्तीय स्थिति को माना जाता है तथा वर्ष 2011-12 के लिए अनुमानों को पिछली अवधि के विश्लेषण के रूप में माना जाता है। ऐसा होने के कारण अनुमोदित संशोधित प्रशुल्क 1 अप्रैल, 2012 से प्रभावी होगा। सीडब्लूसी को तब तक वर्तमान प्रशुल्क लगाने की अनुमति दी जाती है, जब तक कि संशोधित दरों के मान का कार्यान्वयन नहीं होता। जैसा कि पहले भी कहा जा चुका है कि इस विश्लेषण में मानी गई लागत की स्थिति दो वर्षों के लिए अर्थात् 2012-13 एवं 2013-14 के लिए है, अतः संशोधित दरों के मान की वैधता भी 31 मार्च, 2014 को समाप्त हो जाएगी।

13.1 परिणाम के रूप में एवं उक्त दिए गए कारणों से तथा सामूहिक सदृश्यारों के आधार पर, यह प्राधिकरण, सीडब्लूसी के संशोधित दरों के मान को अनुमोदित करता है, जो अनुसन्धान-II के रूप में संलग्न है।

13.2 संशोधित दरों के मान 1 अप्रैल, 2012 से प्रभावी होंगे तथा 31 मार्च, 2014 तक लागू रहेंगे। दिया गया अनुमोदन इसके बाद स्वतः समाप्त हो जाएगा, जब तक कि अन्यथा इस प्राधिकरण द्वारा बढ़ाया नहीं जाता है।

13.3 पत्तन द्वारा प्रस्तुत की गई सूचना पर विश्वास करते हुए तथा इस विश्लेषण में दो गई व्याख्या में उल्लिखित अनुमानों के आधार पर सीडब्लूसी का प्रशुल्क निश्चित किया गया है। यदि यह प्राधिकरण, निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि के दौरान किसी भी समय यह पाता है कि वास्तविक स्थिति, माने गए अनुमानों से काफी अधिक परिवर्तित है अथवा इसमें स्वीकार किए गए अनुमानों में कोई व्यतिक्रम है तो यह प्राधिकरण, सीडब्लूसी से यह अपेक्षा करेगा कि वह अनुसूची से पहले एक प्रस्ताव प्रस्तुत करे जिसमें उसके प्रशुल्क की समीक्षा हो तथा संशोधित प्रशुल्क में इस प्रकार के परिवर्तनों के उपार्जित लाभ को पूरी तरह से प्रतिसमुत्तित किया जा सके।

13.4 इस संबंध में सीडब्लूसी से अनुरोध किया गया कि वह प्रत्येक वर्ष की प्रत्येक तिमाही, अर्थात् प्रत्येक वर्ष की 30 जून, 30 सितम्बर, 31 दिसम्बर, 31 मार्च, की समाप्ति के 15 दिनों के भीतर वास्तविक भौतिक एवं वित्तीय कार्यनिष्पादन की रपट उसी फार्मेट में प्रस्तुत करे, जिसमें प्रशुल्क प्रस्तावों के लिए लागत-विवरण प्रस्तुत किया जाता है। रिपोर्ट में लागू प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए विश्वास किए गए अनुमानों से विभिन्नता के कारण भी ब्रताए जाने चाहिए। यदि एक के बाद एक दो तिमाही अवधि के लिए वास्तविक एवं अनुमानों में (+)/(-) 20% की विभिन्नता पाई जाती है तो टीएएमपी संबंधित पत्तन न्यास को बुलाकर कहेगा कि वह निर्धारित समीक्षा से पहले अपने प्रस्ताव प्रस्तुत करे। यदि सीडब्लूसी, टीएएमपी द्वारा विनिर्धारित समय सीमा में प्रशुल्क प्रस्ताव प्रस्तुत करने में विफल रहता है तो प्राधिकरण प्रशुल्क की समीक्षा एकपक्षीय रूप में प्रारंभ कर देगा।

रानी जाधव, अध्यक्षा  
[ विज्ञापन III/4/143/11/असा. ]

## अनुलेपनक-1

कांडला पत्तन न्यास में सीएफएस के प्रचलनों के लिए केंद्रीय भंडारणगृह निगम का लागत-विवरण

(लाख रुपयों में)

क्रम संख्या	विवरण	सीडब्ल्यूसी के बन्धन				लेखा-परिवित लेखे के अनुतार या सुचित आवृद्धि पर विकास करते हुए 2010-11 के वार्षिक	संशोधित अनुपात		
		2010-11 वार्षिक	2011-12	2012-13	2013-14		2011-12	2012-13	2013-14
	ग्रानायात (टीईप्रू. में)	42,876	49600	54600	61700	42876	49620	54625	63705
I	कुल परिचलन आय								
(i)	कर्नन संचालन आय	297.84	345.27	380.37	439.62	548.99	345.27	380.37	439.62
(ii)	कारों संचालन आय	62.30	72.32	79.59	89.85		72.32	79.59	89.85
(iii)	अन्य (भंडारण) आय	206.95	221.45	243.6	275.27		221.45	243.6	275.27
	कुल योग (i से iii तक)	567.09	639.04	703.56	804.74	548.99	639.04	703.56	804.74
II	परिचलन लागत (मूलधन के छोड़कर)								
(i)	पराम्परा एवं अनुपात	0	0	0	0	11.28	11.96	12.67	13.43
(ii)	ग्रान्टी राशि वित्ती	70.22	83.03	98.19	116.11	0.00	0.00	0.00	0.00
(iii)	ग्रान्टी परियोकरण अदायगी (अनुदर्शन ग्रान्टी के लिए)	264.02	306.21	337.28	386.58	270.91	306.21	337.28	386.58
(iv)	लीज किसान	57.92	60.82	63.85	67.05	57.92	60.82	63.86	67.05
(v)	बीमा	12.50	13.00	13.50	14.00	11.29	11.29	11.29	11.29
	कुल योग (i से v तक)	404.66	463.06	512.82	583.74	351.40	378.32	412.43	464.92
III	मूलधन	110.36	108.41	108.46	108.51	97.56	97.56	97.56	97.56
IV	उपरिवर्ती								
(i)	प्रबन्धन एवं प्रशासन उपरिवर्ती	195.00	220.00	230.00	240.00	299.91	220.00	230.00	240.00
(ii)	सामान्य उपरिवर्ती	51.00	56.00	58.00	60.00		56.00	58.00	60.00
(iii)	ग्रामीण व्यवस्था एवं अपार्टमेंट अदायगी बद्दले ग्रान्टी गई	11.40	11.40	11.40	11.40	11.40	11.40	11.40	11.40
(iv)	ग्रान्टी निवि में अनुपात	12.51	12.51	13.14	13.79	20.69	12.51	13.14	13.79
(v)	भग्न	44.10	44.10	46.30	48.62	सामान्य उपरिवर्ती के एक दिसंसे के रूप में माना गया	44.10	46.30	48.62
	कुल योग	314.01	344.01	358.84	373.81	332.00	344.01	358.84	373.81
V	प्रचलन अधिकारी/(पाटी) (I)-(II)-(III)-(IV)	-261.94	-276.44	-276.56	-261.32	-231.97	-180.85	-165.27	-131.55
VI	एफएमआर्ह बद्या एफएमआर्ह	0.00	0.00	0.00	0.00	21.26	21.26	21.26	21.26
VII	बाल एवं कर से पूर्व अधिकारी (V)+(VI)	-261.94	-276.44	-276.56	-261.32	-210.71	-159.59	-144.01	-110.29
VIII	नियोजित पूँजी	2061.76	2054.42	2034.26	1926.63	3424.38	3315.42	3206.46	3097.50
IX	ग्रान्टीनाम संडेब्ल्यूसी द्वारा माने गए 15% के बजाए 16% पर माना गया अधिकतम अनुमेय	300.27	305.29	312.43	300.01	547.90	530.47	513.03	495.60
X	कमता उपयोग	80%	80%	80%	80%	31%	35%	39%	46%
XI	कमता उपयोग के लिए रायायोजित आरातोसीई	240.21	305.29	312.43	300.01	547.90	530.47	513.03	495.60
XII	निवल अधिकारी/(पाटी) (VII)-(XI)	-502.15	-581.73	-588.99	-561.33	-758.61	-690.06	-657.04	-605.89
XIII	निवल अधिकारी/(पाटी) प्रचलन आय के % के रूप में (XII/I % में)	-88.55%	-91.03%	-83.73%	-69.75%	-138.18%	-107.98%	-93.39%	-75.29%
XIV	आसत निवल अधिकारी/(पाटी) प्रचलन आय के % के रूप में			-81.50%				-83.73%	

## अनुलग्नक-II

केंद्रीय भंडारण निगम  
दरों का मान

इस दरों के मान में कांडला पत्तन न्यास में इसके कंटेनर माल भाड़ा केंद्र में प्रदत्त सेवाओं तथा सुविधाओं के लिए केंद्रीय भंडारण निगम को देय प्रभार निर्धारित किए गए हैं।

## सामान्य शर्तें तथा निवंधन

(1) (i) प्रयोक्ता इस दरों के मान के अंतर्गत किसी प्रभार के विलंबित भुगतानों पर 16.75% की दर पर दंडात्मक व्याज अदा करेगा। इसी प्रकार से सीडब्लूसी विलंबित अदायगियों पद दंडात्मक व्याज अदा करेगा।

(ii) अदायगियों में विलंब की गणना सेवाओं के पूर्ण होने की तिथि से अथवा प्रयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेज प्रस्तुत किए जाने पर, जो भी बाद में हो, केवल 20 दिन के बाद से की जाएगी।

(iii) प्रयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब की गणना सीडब्लूसी द्वारा बिल तैयार किए जाने की तारीख से केवल 10 दिन बाद से की जाएगी। तथापि, यह प्रावधान उन मामलों में प्रयोज्य नहीं होगा, जहां भुगतान सेवाएं प्राप्त करने के पहले किया जाना है, जैसा कि महापत्तन न्यास अधिनियम में शर्त रखी गई है तथा/अथवा जहां प्रभारों का भुगतान इस दरों के मान में अधिक तौर पर किया जाना निर्धारित किया गया है।

(2) परित्यक्त एफसीएल कंटेनरों/जहाज के स्वामित्व वाले कंटेनरों पर भंडारण प्रभार लिखित में परित्याग की सूचना की प्राप्ति की तारीख तक अथवा कंटेनर के अवतरण की तारीख से 75 दिन तक, जो भी पहले हो, निम्न शर्तों पर लगाया जाएगा:-

(i) परेपिंटी फिरा भी समय परित्याग पत्र जारी कर सकता है।

(ii) यांट परेपिंटी ऐसा परित्याग पत्र जारी न करना चाहे तो कंटेनर एजेंट/एमएलओ भी निम्न शर्त के अध्ययन परित्याग पत्र जारी कर सकता है:-

(क) लाइन, कार्गो गहित कंटेनर की अभिग्राहा प्राप्त कर लेगी तथा उसे या तो बापस ले जाएगी अथवा उसे पन्न परिसर से हटा लेगी और

(ख) लाइन, कंटेनर की अभिग्राहा प्राप्त करने से पूर्व कार्गो तथा कंटेनर पर उपार्जित सभी पत्तन प्रभार अदा करेगी।

(iii) कंटेनर एजेंट/एमएलओ आवश्यक औपचारिकताओं का पालन करेगा तथा परिवहन एवं माल उत्तराई की लागत का बहन करेगा। निर्धारित अवधि के भीतर उनके द्वारा ऐसी कार्रवाई करने में विफल होने पर कंटेनर पर भंडारण प्रभार उस समय तक वसूल किया जाना जारी रहेगा, जब तक शिपिंग लाइनों द्वारा कार्गो की उत्तराई के लिए सभी आवश्यक कार्रवाई नहीं कर ली जाती।

(iv) जहां कंटेनर को सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा पकड़ लिया गया हो/जब्त कर लिया गया हो तथा उसे 75 दिन की निर्धारित समय-सीमा के भीतर खाली नहीं किया जा सकता, वहा कागों निर्मुक्ति के सीमाशुल्क आदेश की तारीख में भडारण प्रभार प्रयोज्य नहीं रहेंगे, वश्ते कि लाइने आवश्यक औपचारिकताओं का पालन करे तथा परिवहन एवं खाली करने की लागत का बहन करें। अन्यथा, पकड़े गए/जब्त किए गए कंटेनर, लाइनों/परेपिंटी द्वारा पत्तन परिसर से हटाकर सीमाशुल्क आवश्यक क्षेत्र में लाए जाएंगे तथा उस मामले में ऐसे हटाए जाने की तारीख में भडारण प्रभार प्रयोज्य नहीं रहेगा।

(3) प्रयोक्ताओं के लिए सीडब्लूसी पर आरोप्य युक्तिसंगत स्तर से आगे विलंबों के लिए प्रभार अदा करना अपेक्षित नहीं होगा।

## अस्थाय-।

## भूमि किराया तथा भंडारण प्रभार

## 1.1 भंडारण प्रभार

क्रम सं.	सेवा विवरण	दर (रुपयों में)
1.	आयात प्रचालन	
	भंडारण प्रभार (आवृत्त क्षेत्र)	
	(क) सामान्य आधार पर -30 दिन तक -31वें दिन से	5.00 प्रति रुपये दर प्रतिदिन 7.00 प्रति रुपये दर प्रतिदिन
	(ख) आरक्षण आधार पर	170.00 प्रति वर्ग रुपये प्रति माह
2.	निर्यात प्रचालन	
	भंडारण प्रभार (आवृत्त क्षेत्र)	
	(क) सामान्य आधार पर	5.00 प्रति रुपये दर प्रतिदिन
	(ख) आरक्षण आधार पर	170.00 प्रति वर्ग रुपये प्रतिमाह
3.	मात्रा आधार (खुला)	
	(क) साप्ताहिक आधार पर	11.00 प्रति वर्ग रुपये प्रति सप्ताह अथवा उसका हिस्सा
	(ख) मासिक आधार पर	45.00 प्रति वर्ग रुपये प्रति माह अथवा उसका हिस्सा

## टिप्पणियाँ:-

(1) कांडला पत्तन से सीडब्ल्यूसी, सीएफएस में प्राप्त कंटेनरों के संबंध में सीडब्ल्यूसी गोदाम में आयात एलसीएल कार्गो के लिए पहले 3 दिन निःशुल्क होंगे।

(2) निर्यात कार्गो की भराई के लिए 3 दिन की निःशुल्क अवधि का अनुमति होगी।

(3) निःशुल्क दिनों की गणना करते समय, सीमाशुल्क द्वारा अधिसूचित छुट्टियों तथा सीएफएस गैर-प्रचालन दिवसों को, जो निःशुल्क अवधि के बीच या बाद में आते हों, निःशुल्क अवधि में शामिल नहीं किया जाएगा।

## (4) बीमा

यह मान लिया जाएगा कि सीएफएस, कांडला, पत्तन में प्राप्त किए जा रहे स्टॉक, सीमाशुल्क के हित सहित भंडारण के दौरान सभी संभावित जोखिमों के प्रति प्रयोक्ता द्वारा पर्याप्त रूप से बीमाकृत हैं। इस प्रकार से किसी दुर्घटना की स्थिति में, सीडब्ल्यूसी किसी बीमा योग्य दावों/जोखिमों, जिनमें परिणामी हानियां शामिल हैं, के लिए उत्तरदायी नहीं होगी। यही मान्यता निर्यात कार्गो भंडारणगृहों के लिए भी प्रयोग्य होगी।

तथापि, यदि किसी पक्ष द्वारा अनिन, वाढ़, चक्रवात, चोरी इत्यादि के विस्फङ्क कोई बीमा सुरक्षा अपेक्षित हो, तो लिखित अनुरोध पर उसकी व्यवस्था सीडब्ल्यूसी सीएफएस, कांडला द्वारा की जाएगी, जिसके लिए स्टॉकों के प्रति 1000/- रुपए मूल्य के लिए प्रति सप्ताह या उसके भाग के लिए 12.50 पैसे की दर पर यथामूल्य प्रभार लगाया जाएगा।

(5) प्रयोक्ताओं के अनुरोध पर खुले क्षेत्र में भंडारित कार्गो के लिए भंडारण प्रभार आवृत्त क्षेत्र के लिए निर्धारित दर से 25% कम होंगे।

(6) 30 दिन से आगे उठाए न गए कंटेनर/कार्गो, आयातक/सीएचए/नौवहन लाइनों के जोखिम तथा लागत पर सीएफएस गांधीधाम में निपटान यूनिट को अंतरण के लिए दायी होंगे।

(7) खतरनाक कार्गो के लिए 25% अतिरिक्त प्रभार लगाया जाएगा।

(8) कार्गो पर भंडारण प्रभार उस अवधि के लिए उपर्युक्त नहीं होंगे, जब सीडब्ल्यूसी प्रयोक्ता द्वारा अनुरोध किए जाने पर आयात/निर्यात कार्गो की सुर्पुर्दगी/अंतरण की स्थिति में नहीं है।

## 1.2 शूष्मि किराया

क्रम सं०	सेवा विवरण	प्रति कंटेनर प्रतिदिन दर (रुपए)	
1.	आयात प्रचालन	20' कंटेनर	40' कंटेनर
(क)	भरे कंटेनर		
(i)	1 से 5 दिन	नि:शुल्क - आगमन की तारीख सहित	नि:शुल्क-आगमन की तारीख सहित
(ii)	6 से 15 दिन	150.00	300.00
(iii)	16 से 30 दिन	200.00	400.00
(iv)	31वें दिन से	400.00	800.00
2.	निर्यात प्रचालन		
(ख)	भरे कंटेनर		
(i)	1 से 3 दिन	नि:शुल्क	नि:शुल्क
(ii)	4 से 15 दिन	150.00	300.00
(iii)	16वें दिन से	200.00	400.00
3.	खाली कंटेनर	30.00	60.00

## टिप्पणियाँ:-

- (1) सीडब्ल्यूसी-सीएफएस में भरे गए सभी रिक्त आयात कंटेनरों का नि:शुल्क भंडारण 10 दिन का होगा।
- (2) कंटेनर की भराई तथा/अथवा सीलिंग के पश्चात निर्यात कंटेनरों पर तीन दिन की नि:शुल्क अवधि अनुमत है।
- (3) 30 दिन के बाद तक न हटाए गए कंटेनर/कार्गो, आयातक/सीएचए/नौवहन लाइनों की जोखिम तथा लागत पर सीएफएस गांधीधाम में निपटान यूनिट को अतरण के लिए दायी होंगे।
- (4) केपीटी से लाए गए आयात कंटेनरों के सीएफएस में कंटेनर के आगमन की तारीख सहित पांच दिन की नि:शुल्क अवधि अनुमत की जाएगी।
- (5) नि:शुल्क दिनों की गणना करते समय, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाशों तथा सीएफएस गैर-प्रचालन दिवसों को, जो नि:शुल्क अवधि के बीच या बाद में आते हों, नि:शुल्क अवधि में शामिल नहीं किया जाएगा।
- (6) गिफर के लिए 220/- रुपए प्रति टीईयू तथा 330/- रुपए प्रति एफईयू प्रति चार धंटे या उसके भाग के लिए जल्दिगी सुविधा प्रभार, भारि किराए के अतिरिक्त, वसूल किए जाएंगे।
- (7) सीएफएस काडला पत्तन में खाली कंटेनरों की पार्किंग के लिए 7 दिन की नि:शुल्क अवधि अनुमत की जाएगी।
- (8) खाली कंटेनरों के मामले में नि:शुल्क अवधि ऐसे कंटेनरों के आगमन के समय को ध्यान में रखे बिना सीएफएस काडला पत्तन के निर्दिष्ट यार्ड में खाली कंटेनर की पार्किंग की तारीख से आरंभ होगी।

## (9) बीमा:

यह मान लिया जाएगा कि सीएफएस, काडला पत्तन में प्राप्त किए जा रहे स्टॉक सीमाशुल्क के हितों सहित भंडारण के दौरान सभी सभायित जोखिमों के प्रति प्रयोक्ता द्वारा पर्याप्त रूप से बीमाबृत हैं। इस प्रकार फिर्मा दुर्घटना की खितात में, सीडब्ल्यूसी किन्हीं वीमायोग्य दायों/जोखिमों जिनमें परिणामी हानियां शामिल हैं, के लिए उत्तरदायी नहीं होगा। यही मान्यता निर्यात कार्गो भंडारणगृहों के लिए भी प्रयोग्य होगी।

तथापि, यदि किसी पक्ष द्वारा अनिन्, बाढ़, चक्रवात, चोरी इत्यादि के विरुद्ध कोई बीमा सुरक्षा अपेक्षन हो तो उसकी व्यवस्था लिखित अनुरोध पर सीडब्ल्यूसी, सीएफएस, काडला द्वारा की जाएगी, जिसके लिए स्टॉकों के प्रति 1000/- रुपए मूल्य के लिए प्रति सप्ताह या उसके भाग के लिए 12.50 पैसा की दर पर यथामूल्य प्रभार लगाया जाएगा।

- (10) खतरनाक कार्गो कंटेनर/बड़े आकार क/बड़े आयात के कंटेनरों के लिए 25% अतिरिक्त प्रभार लगाया जाएगा।

(11) सीडब्लूसी पर आरोप्य कारणों के लिए यदि सीडब्लूसी आयात/निर्यात कटेनरों का परिदाय/अंतरण करने की स्थिति में न हो तो उस अवधि के लिए भूमि किराया उपर्युक्त नहीं होगा।

**अध्याय-II**  
**कटेनर/कार्गो संचालन तथा परिवहन प्रभार**

क्रम संख्या	प्रवालनों का विवरण	दर (रुपयों में)								
क. (1)	आयात/प्रवालन: सीडब्लूसी के लिए यदि सीडब्लूसी आयात/निर्यात कटेनरों का परिदाय/अंतरण करने की स्थिति में न हो तो उस अवधि के लिए भूमि किराया उपर्युक्त नहीं होगा। आयात के लिए लगे हुओं का संचालन+प्रवालन: कटेनर यार्ड, कांडला पत्तन में सड़क वाहन उपलब्ध कराना तथा कटेनर की दशा, तालों तथा सीलों के यथेष्ट निरीक्षण तथा अपेक्षित औपचारिकताओं को पूरा करने के पश्चात सविदाकार द्वारा उपलब्ध कराए गए वाहनों पर कांडला पत्तन न्यास प्रवालकों द्वारा रखे गए भरे हुए कटेनर अधिग्रहीत करना, उन्हे कटेनर माल भाड़ा केन्द्र, सीडब्लूसी, कांडला पत्तन में लिफ्ट औफ (जहां भी/जब भी अपेक्षित हो, सीमाशुल्क एकार्ट के अंतर्गत) एवं कटेनर यार्ड में सुचाल रूप से रखना।	<table border="1"> <tr> <td>प्रति टीईयू</td> </tr> <tr> <td>1350.00 रुपए</td> </tr> <tr> <td>प्रति एफईयू</td> </tr> <tr> <td>2050.00 रुपए</td> </tr> </table>	प्रति टीईयू	1350.00 रुपए	प्रति एफईयू	2050.00 रुपए				
प्रति टीईयू										
1350.00 रुपए										
प्रति एफईयू										
2050.00 रुपए										
(2) (क)	आत्मी करना: निर्यातिक प्रक्रिया के अनुसार कटेनर को खाली करना: कार्गो की मालसूची बनाना तथा उसे आयात बंडारणगृह/खुले यार्ड में भंडारित करना (प्राथमिकता के रूप में अभियांत्रिक उपकरण के माध्यम से) तथा खाली कटेनरों को सीएफएस परिसर के भीतर इसीवाई या किसी अन्य निर्दिष्ट क्षेत्र तक ले जाना तथा उन्हें तीन की ऊंचाई तक भंडारित करना (विभिन्न प्रचालनों के बीच समयांतराल के बावजूद)।	<p>(i) सामान्य कार्गो</p> <table border="1"> <tr> <td>प्रति टीईयू</td> </tr> <tr> <td>1725.00 रुपए</td> </tr> <tr> <td>प्रति एफईयू</td> </tr> </table> <p>(ii) छीलन/भारी कार्गो</p> <table border="1"> <tr> <td>प्रति टीईयू</td> </tr> <tr> <td>1450.00 रुपए</td> </tr> <tr> <td>प्रति एफईयू</td> </tr> <tr> <td>2175.00 रुपए</td> </tr> </table>	प्रति टीईयू	1725.00 रुपए	प्रति एफईयू	प्रति टीईयू	1450.00 रुपए	प्रति एफईयू	2175.00 रुपए	
प्रति टीईयू										
1725.00 रुपए										
प्रति एफईयू										
प्रति टीईयू										
1450.00 रुपए										
प्रति एफईयू										
2175.00 रुपए										
(2) (घ)	जांच: यार्ड में ढेर लगाए गए भरे हुए कटेनरों को, जहां आवश्यक हो, उतार कर (जिसमें परिसर के भीतर संवहन शामिल हो) खाली करना ताकि सीमाशुल्क जांच को सुविधाजनक बनाया जा सके तथा सीमाशुल्क जांच के पश्चात कार्गो वो पुनः उसी कटेनर अथवा किसी अन्य कटेनर में भरना अथवा कार्गो/कटेनर को सड़क वाहनों पर लादना तथा जैसी स्थिति हो भरे/खाली कटेनर को एलसीवाई/ईरीवाई अथवा किसी अन्य निर्दिष्ट क्षेत्र में ढेर लगाना।	<p>(i) सामान्य कार्गो</p> <table border="1"> <tr> <td>प्रति टीईयू</td> </tr> <tr> <td>1550.00 रुपए</td> </tr> <tr> <td>प्रति एफईयू</td> </tr> <tr> <td>2325.00 रुपए</td> </tr> </table> <p>(ii) छीलन/भारी कार्गो</p> <table border="1"> <tr> <td>प्रति टीईयू</td> </tr> <tr> <td>1550.00 रुपए</td> </tr> <tr> <td>प्रति एफईयू</td> </tr> <tr> <td>2325.00 रुपए</td> </tr> </table>	प्रति टीईयू	1550.00 रुपए	प्रति एफईयू	2325.00 रुपए	प्रति टीईयू	1550.00 रुपए	प्रति एफईयू	2325.00 रुपए
प्रति टीईयू										
1550.00 रुपए										
प्रति एफईयू										
2325.00 रुपए										
प्रति टीईयू										
1550.00 रुपए										
प्रति एफईयू										
2325.00 रुपए										
(3)	कार्गो की सुपुर्झी: कार्गो की रोगाशुल्क जांच के लिए व्यवस्था करना (जिसमें पैकेजों को ग्रोलना तथा उन्हें पुन ऐक करना, उपयुक्त स्ट्रैप इत्यादि की या भार तोल, सीताति) इत्यादि की, जहां भी आवश्यक हो, निशुल्क व्यवस्था करना शामिल है) तथा उन्हें, यदि आवश्यक हो ढेरों/खुले यार्ड में रखना तथा संपूर्ण प्रेषण को आयात बंडारणगृह/ खुले यार्ड में आयातक/सीएचए द्वारा प्रदान किए गए ट्रकों/वाहनों में लादना।	<p>(i) भैनुअल संचालन</p> <table border="1"> <tr> <td>प्रति विवेटल</td> </tr> <tr> <td>6.00 रुपए</td> </tr> </table>	प्रति विवेटल	6.00 रुपए						
प्रति विवेटल										
6.00 रुपए										

		(ii) यांत्रिक उपकरण द्वारा संचालन	प्रति किवटल
संख्या	नियांत्रित प्रचालन		8.00 रुपए
(4)	<p><b>कार्यालय:</b> सीएफएस परिसर में प्रयोक्ता/नियांत्रिक/सीएचए द्वारा व्यवस्था किए गए, ट्रकों/वाहनों से कार्गो को उतारना तथा उन्हें यथाविधि वस्तुसूचीकरण के पश्चात नियांत्रित भंडारण/खुले यार्ड में उपयुक्त यांत्रिक उपकरण या किसी अन्य समुचित माध्यम की सहायता से स्टैक करना।</p> <p>(i) मैनुअल संचालन</p>		प्रति किवटल 10 रुपए
(5)	<p><b>जाँच करना, भरना एवं एलओ:</b> श्रमिकों या समुचित उपकरण की व्यवस्था करना तथा सीमाशुल्क जाँच के लिए व्यवस्था करना (जिसमें पैकेजों को खोलना तथा उन्हें पुनः पैक करना, जहां भी आवश्यक हो, उपयुक्त स्ट्रैप/पैमाने या भारतोल निःशुल्क उपलब्ध कराना) तथा उन्हें, यदि आवश्यक हो, दुबारा से ढेर स्पष्ट में रखवाना तथा स्टैक/कार्गो ओं समेकित करना, नामित याली कंटेनर को सीएफएस कंटेनर यार्ड से प्राप्त करके अंतरित करना, कंटेनर को रखा, उन्हें तालाबंध तथा सील करना एवं उन्हें सड़क वाहनों पर लादना।</p>	<p>(i) सामान्य कार्गो</p> <p>प्रति टीईप्यू 1400.00 रुपए</p> <p>प्रति एफईप्यू 2100.00 रुपए</p> <p>(ii) छीलन/भारी कार्गो</p> <p>प्रति टीईप्यू 2500.00 रुपए</p> <p>प्रति एफईप्यू 3750.00 रुपए</p>	
(6)	<p><b>सीधे भरना एवं एलओ:</b> सीएफएस परिसर में वाहनों से कार्गो को उतारना तथा उपयुक्त यांत्रिक उपकरण से अद्यवा किसी अन्य उपयुक्त साधनों से यार्ड में, यथाविधि गाल मुक्तीकरण के पश्चात, ढेर लगाना। सीमाशुल्क की जाँच के लिए (जहां भी/जब कभी भी अपेक्षित हो भारतोलन निःशुल्क शामिल होगा) श्रमिक एवं समुचित उपकरण प्रदान करना तथा नामिकृत स्टैक/कार्गो को समेकित करना, सीएफएस कंटेनर यार्ड से कंटेनर को लाकर नामित स्थान पर अंतरित करना, भरने वाली जगह पर कंटेनर को रखना, नामित कंटेनर में नियांत्रित कार्गो को उपयुक्त यांत्रिक उपकरण अध्यया किसी अन्य तरीके से भरना, निर्धारित प्रक्रिया का अनुसरण करते हुए अपार्टमेंट ओपनियारिकेटों को पूरा करने के बाद कंटेनर को सील करना एवं निफ्ट भीन, इसके बाद भरे हुए कंटेनर का अंतरिक संचालन करना, ताकि अगले कंटेनर को भरने के प्रयोजन से रखने के लिए जगह उपलब्ध कराई जा सके।</p>	<p>प्रति टीईप्यू 1600.00 रुपए</p> <p>प्रति एफईप्यू 2400.00 रुपए</p>	
(7)	<p><b>भरे हुए नियांत्रित कंटेनर का संवहन:</b> सीडब्ल्यूसी-सीएफएस कांडला पत्तन में सड़क-वाहनों की व्यवस्था करना, भरे हुए नियांत्रित कंटेनर को प्राप्त करना तथा उनमें निष्पातन सीएफएस से सीएसवाई, कांडला पत्तन (जहां भी/जब कभी भी समानगत एस्कार्ट की आवश्यकता हो) तक वाहन की व्यवस्था करना तथा उस पत्तना प्राधिकारियों को गोपना 'उपकरण अंतररपरिवर्तन रिपोर्ट स्पष्ट तौर पर प्राप्त करना तथा उसे मंड़न्हर्मा-सीएफएस प्राधिकारियों को सौपना।</p>	<p>प्रति टीईप्यू 2500.00 रुपए</p> <p>प्रति एफईप्यू 3750.00 रुपए</p>	

(8)	<p><b>खाली कंटेनर का संचालन:</b> सीएफएस कांडला पतन से 15 कि.मी. सहके दूरी के भीतर सीडब्ल्यूसी सीएफएस कांडला पतन तक किसी अन्य सीएफएस/कंटेनर यार्ड से सीएस वाई-कांडला पतन न्यास से सीडब्ल्यूसी सीएफएस कांडला पतन (बी) तक कंटेनर (ए) की स्थिति के बारे में यथाविधि निरीक्षण करने के बाद खाली कंटेनर के लिए उपयुक्त वाहन एवं संवहन की व्यवस्था करना, (सीएसवाई कांडला पतन/अन्य नामित यार्ड के भीतर लिफ्ट ऑन/ऑफ लेकेदार के खाते में न होगा) लिफ्ट ऑफ एवं सीडब्ल्यूसी सीएफएस, सीवाई एवं विलोमतः में तीन ऊँचाई तक ढेर लगाना।</p> <p>(i) 15 कि.मी.0 तक किसी यार्ड से (ii) सीएफएस कांडला पतन से सीएफएस (विलोमतः)</p>	<p><b>(i) किसी यार्ड से 15 कि.मी.0 तक:</b></p> <table border="1"> <tr> <td>प्रति टीईयू</td> </tr> <tr> <td>1300.00 रुपए</td> </tr> </table> <p><b>(ii) सीएफएस-कांडला पतन से सीएफएस तक (विलोमतः)</b></p> <table border="1"> <tr> <td>प्रति टीईयू</td> </tr> <tr> <td>1950.00 रुपए</td> </tr> </table>	प्रति टीईयू	1300.00 रुपए	प्रति टीईयू	1950.00 रुपए				
प्रति टीईयू										
1300.00 रुपए										
प्रति टीईयू										
1950.00 रुपए										
(9)	<p><b>इनलैड कंटेनर अंतरित करना:</b> नामिनीदिप्ट स्थल पर सीडब्ल्यूसी कंटेनर माल-भाड़ा केंद्र परिसर के भीतर एक स्थान से किसी अन्य स्थान पर खाली/मरे कंटेनर अंतरित करना, जिसमें समुचित संचालन उपकरण के प्रयोग द्वारा उन्हे तीन की ऊँचाई तक स्टैक करना शामिल है।</p> <p>(i) खाली कंटेनर (ii) मरे हुए कंटेनर</p>	<table border="1"> <tr> <td>प्रति टीईयू</td> </tr> <tr> <td>450.00 रुपए</td> </tr> </table> <table border="1"> <tr> <td>प्रति एफईयू</td> </tr> <tr> <td>675.00 रुपए</td> </tr> </table> <table border="1"> <tr> <td>प्रति टीईयू</td> </tr> <tr> <td>650.00 रुपए</td> </tr> </table> <table border="1"> <tr> <td>प्रति एफईयू</td> </tr> <tr> <td>975.00 रुपए</td> </tr> </table>	प्रति टीईयू	450.00 रुपए	प्रति एफईयू	675.00 रुपए	प्रति टीईयू	650.00 रुपए	प्रति एफईयू	975.00 रुपए
प्रति टीईयू										
450.00 रुपए										
प्रति एफईयू										
675.00 रुपए										
प्रति टीईयू										
650.00 रुपए										
प्रति एफईयू										
975.00 रुपए										
(10)	<p><b>लादना/उतारना:</b> कंटेनर माल भाड़ा केंद्र, सीडब्ल्यूसी, कांडला पतन में पक्षकारों के सहके वाहनों में/से कंटेनर लादना/उतारना (ग्रामीण गांव वुलाना शामिल है)।</p> <p>(i) खाली कंटेनर (ii) मरे हुए कंटेनर</p>	<table border="1"> <tr> <td>प्रति टीईयू</td> </tr> <tr> <td>300.00 रुपए</td> </tr> </table> <table border="1"> <tr> <td>प्रति एफईयू</td> </tr> <tr> <td>450.00 रुपए</td> </tr> </table> <table border="1"> <tr> <td>प्रति टीईयू</td> </tr> <tr> <td>450.00 रुपए</td> </tr> </table> <table border="1"> <tr> <td>प्रति एफईयू</td> </tr> <tr> <td>675.00 रुपए</td> </tr> </table>	प्रति टीईयू	300.00 रुपए	प्रति एफईयू	450.00 रुपए	प्रति टीईयू	450.00 रुपए	प्रति एफईयू	675.00 रुपए
प्रति टीईयू										
300.00 रुपए										
प्रति एफईयू										
450.00 रुपए										
प्रति टीईयू										
450.00 रुपए										
प्रति एफईयू										
675.00 रुपए										
(11)	<p><b>मुलाई, आदि:</b> सीएफएस परिसर के भीतर किसी भी अवश्यक से खाली कंटेनरों की घूलाई/सफाई/पारपात यार्ड में तथा सीडब्ल्यूसी एवं सीएफएस परिसर में वापस किसी भी अवश्यक में अंतरित करना, जैसा भी निर्धारित हो (मुलाई तथा सफाई संविदाकार द्वारा विवा किसी अंतरिक्त पारिश्रमिक के को जापना)।</p>	<table border="1"> <tr> <td>प्रति टीईयू</td> </tr> <tr> <td>850.00 रुपए</td> </tr> </table> <table border="1"> <tr> <td>प्रति एफईयू</td> </tr> <tr> <td>1275.00 रुपए</td> </tr> </table>	प्रति टीईयू	850.00 रुपए	प्रति एफईयू	1275.00 रुपए				
प्रति टीईयू										
850.00 रुपए										
प्रति एफईयू										
1275.00 रुपए										

(12)	सोडब्लूरी सीएफएस परिसर के भीतर स्थित उसी गोदाम अथवा विभिन्न गोदामों में भारतीलन अथवा अन्य प्रयोजन के लिए एक स्थान से किसी दूसरा स्थान तक कागों का संचलन/अंतरण।	<p>(i) पेनुअल</p> <table border="1"> <tr><td>प्रति किलोटल</td></tr> <tr><td>8.00 रुपये</td></tr> </table> <p>(ii) गार्डिंग</p> <table border="1"> <tr><td>प्रति किलोटल</td></tr> <tr><td>8.00 रुपया</td></tr> </table>	प्रति किलोटल	8.00 रुपये	प्रति किलोटल	8.00 रुपया		
प्रति किलोटल								
8.00 रुपये								
प्रति किलोटल								
8.00 रुपया								
(13)	सोडब्लूरी सीएफएस परिसर में भारतीलन अथवा अन्य प्रयोजन के लिए एक स्थान/गोदाम/सीवाई से किसी अन्य स्थान/गोदाम/सीवाई तक कागों के संचलन/अंतरण के लिए।	प्रति किलोटल						
(14)	प्रति व्यक्ति प्रतिदिन यथा निर्धारित नियमित श्रमिकों की आवृत्ति करना।	न्यूनतम मनदृग अधिनियम में यथा निर्धारित दर के अनुसार।						
(15)	पैलेट बनाना: कागों के पक्के बनाने रुपये श्रमिकों की व्यवस्था करना, जिसमें समुचित आकार के पैलेट तयार करना, आवश्यकता के अनुसार स्टैप करना एवं इस प्रकार तैयार पैलेटों को नामानेविष्ट स्थान पर स्टैक करना शामिल है। (सामग्री अर्थात् नैयार लकड़ी के पैलेट, स्ट्रैप, नेल अथवा ब्रेगिन सामग्री, पैलेट तैयार करने के उद्देश्य से पक्काए द्वारा व्यवस्था की जाएगी)	प्रति किलोटल						
(16)	बोरे में भरना, खुले कागों का बोरी में भरने/वैग में रखे कागों को नए वैग में भरने (जो सामग्री ग्राहकों द्वारा नाएगी), बोरी को तिलने, तोलने (जहां भी अवश्यक हो) तथा उन्हें समुचित स्थान पर स्टैक करने के लिए श्रमिकों की व्यवस्था करना।	प्रति किलोटल						
(17)	कटेनर पर दुबारा कार्प करना कटेनर में कागों को द्वाली रखने रुपया निया तथा उसी कटेनर में अथवा नामाकित कटेनर में कागों को द्वाला भरने वे रुपये यथा आवश्यक औपचारिकताएं पूरी करने वाल श्रमिक एवं उपयुक्त उपकरण रुपया रखना।	<table border="1"> <tr><td>प्रति रुपये</td></tr> <tr><td>2000.00 रुपये</td></tr> </table> <table border="1"> <tr><td>प्रति एकड़ी</td></tr> <tr><td>3000.00 रुपये</td></tr> </table>	प्रति रुपये	2000.00 रुपये	प्रति एकड़ी	3000.00 रुपये		
प्रति रुपये								
2000.00 रुपये								
प्रति एकड़ी								
3000.00 रुपये								
(18)	(क) धूमीकरण के लिए प्रभार (ख) पिथाइल बोमाइड से धूमीकरण प्रभार (छ) ग्लुरीनियम फारफेट से धूमीकरण प्रभार टिप्पणी यवधित प्रयोक्ता के अनुरोध पर प्रदान की गई यह सेवा वैकल्पिक होती।	<table border="1"> <tr><td>20' कटेनर</td><td>40' कटेनर</td></tr> <tr><td>1150.00</td><td>2150.00</td></tr> <tr><td>375.00</td><td>720.00</td></tr> </table>	20' कटेनर	40' कटेनर	1150.00	2150.00	375.00	720.00
20' कटेनर	40' कटेनर							
1150.00	2150.00							
375.00	720.00							
(19)	शहर में वापसी अर्थात् शट आइट कागों का लदान	प्रति किलोटल						
(20)	ताला लगाने का प्रभार	प्रति इड्यु						

## TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

## NOTIFICATION

Mumbai, the 22nd February, 2012

No. TA/MP/35/2010-CWC —In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Central Warehousing Corporation for revision of tariff for the services rendered by it at the Container Freight Station at the Kandla Port Trust as in the Order appended hereto.

## TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. TAMP/35/2010-CWC

Central Warehousing Corporation

Applicant

## ORDER

(Passed on this 6th day of January, 2012)

This case relates to a proposal received from the Central Warehousing Corporation (CWC) for general revision of tariff for the services rendered by it at the Container Freight Station at the Kandla Port Trust (KPT).

2.1. The existing Scale of Rates of the CWC was approved by this Authority vide Order No.TAMP/35/2006-CWC (KPT) dated 28 June 2007 with validity till 31 March 2010.

2.2. The CWC had to file its proposal for review of the Scale of Rates by 30 June 2009. Since no proposal was received, the CWC was advised vide our letter dated 28 August 2009 to file its proposal for revision of SOR immediately.

2.3. Since the validity of the SOR of CWC was expiring on 31 March 2010, this Authority vide its Order dated 31 March 2010 extended the validity of its SOR till 30 September 2010 with a direction to the CWC to file its proposal for revision of the SOR immediately.

2.4. In the meantime the CWC had filed a separate proposal seeking provisional revision in storage charge and ground rent. In this regard, it was pointed out to the CWC vide our letter No.TAMP/77/2002-Misc dated 24 May 2010 that there was no justification to revise only one tariff item without taking into account the comprehensive position for the tariff cycle and CWC was again advised to file comprehensive proposal for revision of the SOR.

3.1. After regular follow up, the CWC vide its letter dated 8 October 2010 has filed the proposal for revision of its Scale of Rates. It has filed the cost statement in the format prescribed by this Authority, the draft proposed Scale of Rates and has submitted the statement of Profit and Loss Account for the period ended 2009-10.

3.2. The main points made by the CWC in its general revision proposal are as below:

**A. Cost Statements:**

(i). The actual traffic handled at its CFS for the years 2008-09 and 2009-10 and the throughput projected to be handled in the year 2010-11 and for the years 2011-12 to 2013-14 alongwith income estimates is tabulated below:

Years	Traffic (in TEUs)	Income (₹ in lakhs)
2008-09 (Actuals)	62855	963.21
2009-10 (Actuals)	48131	709.42
2010-11 (Estimates)	46400	683.90
2011-12 (Estimates)	49600	731.80
2012-13 (Estimates)	54600	752.35
2013-14 (Estimates)	61700	772.80

(ii). No additions are proposed to the Gross Block during the years 2010-11 to 2013-14.

(iii). The overall cost position reflected as per the cost statement submitted by the CWC for the years 2010-11 to 2013-14 is tabulated below:

Particulars	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	(₹ in lakhs)
Traffic (in TEUS)	46400	49600	54600	61700	
Income	683.90	731.80	752.35	772.80	
Operating expenditure including overheads	794.51	849.55	918.21	1004.72	

Depreciation	110.36	108.41	108.46	108.51
ROCE	240.21	305.29	312.43	300.01
Net deficit	(-) 461.18	(-) 531.45	(-) 588.75	(-) 840.44
Net deficit as % of operating income	(-) 67.43%	(-) 72.62%	(-) 77.99%	(-) 32.87%

#### B. Scale of Rates:

The main modifications proposed in the Scale of Rates are given below:

(i). Charges for handling container at CFS, transportation and other services:

- The increase proposed in tariff for cargo handling and transporting is in the range of 20% to 58%
- Tariff for cargo delivery (import), Carting (export), lift on/lift off into/from road vehicles is proposed to increase by 90% to 185%.
- Increase of more than 50% in the existing charges is proposed for most of the items.
- New tariffs for factory destuffing/ stuffing at CWC CFS/ CY at KPT/ any yard at Gandhidham and to any yard at Mundra. New tariff is also proposed for movement of container between CFS and Mundra.
- New tariff is proposed for movement/ shifting of cargo from one place to any other place within the same godown for weighment or any other purpose at par with the rate proposed for movement of cargo from one place/ godown/ CY to any other place/ godown/ CY within the CWC complex
- The CWC has proposed new tariff item for reworking of container at ₹2000 per TEU and ₹3000 per FEU.
- Charge for Back to town i.e. loading of shut out cargo is also newly proposed at ₹8 per quintal.

(ii). Storage Charges:

30% to 58% increase is proposed in the storage charges for handling import and export containers at the CFS.

(iii). Ground Rent:

- Free period for import containers reduced from existing seven days to five days. Consequently, the existing slabs are proposed to be modified.
- Increase in ground rent is proposed in the range of 28% to 44% for both import and export operations.

4.1. While acknowledging the proposal, the CWC was requested to forward copies of the Annual Accounts for its operations at Kandla CFS for the past three years 2007-08 to 2009-10 and a copy of the recent outsourcing contract awarded by the CWC for Handling and Transportation Contract

4.2. In response, the CWC vide its letters dated 4 December 2010 and 9 December 2010 stated that it has forwarded the Audited Statement of Profit and Loss Account for the years 2007-08 to 2009-10 and copy of the Agreement executed with Handling and Transport Contractor.

5 1 In accordance with the consultative procedure prescribed, the proposal of CWC was forwarded to the KPT and concerned users / user organisations seeking their comments. The comments received from KPT and users / user organisations were forwarded to CWC as feedback information. The CWC has responded to the comments of the KPT and user/user organisation.

5 2 As per the revised Form 7 furnished by CWC, the summarised position of actuals vis-à-vis estimates furnished for the years 2007-08 to 2009-10 by the CWC is tabulated below.

Sl. No.	Particulars	₹ in lakhs)					
		2007-08		2008-09		2009-10	
		Actuals	Estimates	Actuals	Estimates	Actuals	Estimates
	Traffic (TEUs)	72853	72030	62855	66440	48131	103750
(i).	Operating Income	1035 23	1306.5	963 21	1512 18	709 42	1794.85
(ii)	Total Cost	1000 01	1498.26	940 44	1578 29	876 8	2155.89
(iii)	Capital Employed	2106.09	2106.09	2548 31	2011 4	2152 56	2113.62
(iv)	ROCE	300 01	300 01	370 62	432 54	293 25	475.2
(v).	Net Surplus/ Deficit	(-)264 79	(-)491 76	(-)347 85	(-)498.65	(-)460.63	(-)836 24

6 1 Based on a preliminary scrutiny of the proposal, a detailed questionnaire was sent to CWC vide our letter dated 21 March 2011 seeking additional information/ clarifications from CWC. The CWC has furnished their reply on the queries raised by us subsequent to the joint hearing.

6 2 The KPT was also requested to furnish some additional information/ clarifications vide our letter dated 21 March 2011. The KPT vide its email dated 21 April 2011 and letter dated 2 July 2011 has furnished its reply. A summary of the queries raised by us and the replies received from KPT is tabulated below

Sl. No.	Queries raised by us	Reply received from KPT
(i)	Please furnish specific comments on the reasonableness of the traffic projections made by the Central Warehousing Corporation (CWC) for the years 2010-11 to 2013-14	<p>Since this department has not been provided with any supporting documents as evidence in support of the figures included in their proposal which has been submitted to TAMP it would be difficult to give specific comments on the reasonableness of the traffic projections made by CWC for the years 2010-11 to 2013-14. However, based on the proposal received by us, the following remarks are given</p> <p>(i) In the absence of 'Assumptions made and the Methodology adopted' for arriving at the figures for the financial years 2008-09 &amp; 2009-10, the traffic throughput figures likely to be handled by CWC for 2010-11 till 2013-14 cannot be ascertained since the figures for 2010-11 till 2013-14 are based on the figures for 2009-10</p> <p>(ii) There appears to be a discrepancy in the figures reported for the above mentioned period of 4 years (i.e. 2010-11 to 2013-14) in the CWC's proposal sent to TAMP and those furnished to the Traffic department of Kandla Port Trust. The figures reported in the proposal at page 13 under the head 'Traffic (in TEUs)' indicates figures of 48400, 49600, 54800 &amp; 61700 TEUs for the respective years starting from 2010-11 till 2013-14. However, another set of figures that have been communicated to this department by M/s CWC, New Kandla are as follows 20845 23728</p>

		<p>26398 &amp; 28674 TEU (all 'Loaded' figures) for each of the successive years starting from 2010-11 till 2013-14. Moreover, whether the figures submitted in the proposal at page 13 (mentioned above) are loaded TEU or Total TEU (which includes empties) is unclear. All this is adding up to the confusion, as to what set of figures are finally to be considered, as CWC's traffic projections for the 4 successive &amp; continuous years starting from 2010-11.</p> <p>(iii) This department cannot comment / is unable to justify the causes for variation in figures submitted in the proposal by M/s. C.W.C. (to TAMP, New Delhi) and those communicated by their New Kandla office, to the Traffic department (Statistical section) of Kandla Port</p> <p>(iv) In the CWC's proposal to TAMP, CWC have indicated 'Traffic projections (TEU / Tonnes)' under 'Sr V - Royalty / Revenue share (i) Rupee Terms'. Here the figures considered for working out the Royalty / Revenue share for each of the four successive years starting from 2010-11 are lower than the traffic figures indicated (projected) for these years under 'Traffic (TEUs)' head at page 13 of their proposal</p>
(ii).	<p>The CWC vide its letter dated 27 January 2011 (copy enclosed) while furnishing its comments on the points made by the Kandla Port Trust has alleged that the CWC could not achieve the Minimum Guaranteed Throughput prescribed in the Licence Agreement due to reasons attributable to the port:</p> <p>The KPT is requested to examine and furnish its views and the factual position.</p>	<p>CWC is misinterpreting the provisions of MOU. CWC have alleged that they are unable to accomplish the MGT due to non-compliance of the clause no. 3.8.1 (ii) of 'f &amp; m'. These clauses fall under the category of 'obligations of the License (3.8.1)' meaning that it is for the CWC themselves to comply with these clauses</p> <p>From the reading of the letter, it appears that CWC expects KPT to compel trade to route their factory stuffed containers and all import loaded containers through CWC-CFS. There does not seem to be any provision in MOU requiring KPT to compel all users to route all their containers through CWC-CFS in preference to other CFS at Gandhidham. Further such a compulsion is also not desirable in a competitive business environment.</p> <p>The CWC is required to achieve the MGT by canvassing business providing cost-efficient service, trade promotion etc. Clauses XII, i(b) &amp; (c) are relevant in this regard</p> <p>Further, M/s. CWC-CFS being very close to Port area compared to other CFSs they may try to capitalize on this USP by suitably improving their quality of service and cost effectiveness instead of blaming the Port Trust for the shortfall</p>
(iii).	<p>Clause 3.8.1 of the License Agreement (L.A.) stipulates that the CWC shall guarantee a throughput of 36% of the imex container to be declared by the License Agreement. The CWC has computed the MGT at 36% of the imex loaded container. The KPT while furnishing the</p>	<p>As per clause 5.1 (v) of the license agreement the royalty shall be charged on the loaded containers which have either been stuffed or de-stuffed at CFS. No Royalty shall be charged on empty containers.</p>

	<p>comments vide its letter dated 20 December 2010 has endorsed that the MGT has to be computed at 36% of the loaded container and computed the MGT accordingly on the loaded impex container in column 10 of Annex attached. The position now reported by the KPT and the CWC that the MGT and royalty is to be considered on the loaded container is not found to be in line with the approach followed by the CWC while processing it's the last tariff revision. Please confirm that computation of MGT based on loaded impex container is in conformity with the provisions in the License Agreement.</p>	
(iv).	<p>The capacity of the CWC-CFS in the last Order was considered at the level of 120000 TEUs per annum for the years 2007-08 and 2008-09 respectively and 140280 TEUs per annum (i.e. 36% of the impex declared by the KPT for the year 2009-10). As against this, the capacity considered by the CWC in the present proposal is at the level of 51600 MT per annum for the years 2008-09 to 2013-14. Please furnish specific comments on the reasonableness of the capacity of the CFS assessed by the CWC for the years 2008-09 to 2013-14 taking into consideration the physical facilities available and the productivity levels achieved.</p>	<p>Again since M/s.C.W.C. has not provided any support documentary evidence in support of the figures mentioned in this point (in the letter received from TAMP), it would be difficult to give specific comments on the reasonableness of the capacity of the CFS assessed by them for the years from 2008-09 till 2013-14. However, following remarks are offered.</p> <p>(i). It is not clear what is meant by 'The capacity of the CWC-CFS in the last Order', since we have neither been conveyed the meaning of the word 'last Order', nor has any supportive information / document furnished to KPT in this regard.</p> <p>(ii). Kandla Port Trust handled a traffic of 137619 TEU during 2008-09. How M/s.C.W.C. has considered or arrived at a figure of 140280 TEU (mentioned at line number 3 of point iv of TAMP's letter) for 2008-09, is not clear to us.</p> <p>(iii). Further it is unclear how the capacity of the CWC-CFS is considered at the level of 120000 TEU for 2007-08 &amp; 140280 TEU for 2008-09.</p> <p>(iv). Since the New Kandla office of CWC has furnished to the Traffic department of Kandla Port, their CFS's capacity of 52550 TEU with a break up as : 51600 TEU for CFS-1 &amp; 950 TEU for Scrap yard, it is unclear how they have mentioned their CFS's capacity as 51600 MT in their proposal sent to TAMP, New Delhi.</p> <p>(v). It is also unclear whether this CFS's capacity figure of 51600 MT (as indicated in their TAMP's proposal) is 'Total TEU' capacity or 'loaded TEU' capacity.</p>
(v).	<p>Confirm whether the actual lease rentals payable by CWC reflected in the cost statement for the years 2008-09 and 2009-10 and estimates for the years 2010-11 to 2013-14 are in line with the L.A. terms.</p>	<p>As per TAMP's approved rates the License Fees from 01.01.2009 is ₹89.40 per sq. mtrs. It may be noted that as per clause 5.2 (iii) of License Agreement" The basic License Fee shall be enhanced by 5% per annum (compoundable) and the Licensor shall have an option to refix the said License Fee after every five year as per Government Directives."</p> <p>Moreover, the figures shown in Form-7 under the point (vii) of Operating Cost i.e. Actual Rent paid for the year 2007-08, 2008-09, 2009-10 are correct.</p>

7. A joint hearing in this case was held on 5 May 2011 at the Kandla Port Trust premises. At the joint hearing, CWC, KPT and the concerned users/ organisation bodies have made their submissions.

8.1. As decided at the joint hearing, the CWC was advised to furnish its reply to our questionnaire dated 21 March 2011 and updated cost statements within 15 days from the date of joint hearing. The CWC is also advised to forward a complete set of the documents to KPT for its examination.

The KPT was advised to furnish its comments on the updated cost statements and additional information to be filed by CWC within 7 days after the receipt of the information from CWC.

8.2. The CWC has filed an updated proposal and has also responded to the queries raised by us vide our letter dated 21 March 2011 under the cover of its letter dated 21 June 2011 and enclosed a copy to KPT for perusal and necessary action. The KPT vide its letter dated 26 July 2011 has furnished its reply on response furnished by CWC on the queries raised by us with a copy endorsed to CWC. The CWC vide its letter dated 24 August 2011 has furnished further clarifications on the few points made by the KPT. A summary of the queries raised by us, corresponding replies furnished by the CWC, points observed by KPT on the clarifications furnished by CWC and further remarks of CWC on the points made by KPT is tabulated below:

Sl. No.	Queries raised by us	Reply furnished by CWC	Observations of KPT on the reply of CWC	Further clarification of CWC on points observed by KPT
A.	<b>GENERAL</b>			
(1).	By the time the tariff review of CWC is concluded, the year 2010-11 will draw to a close. The CWC may therefore update the cost statements with the actuals for the year 2010-11 duly tallying with the figures reported in the Annual Accounts as certified by its Chartered Accountant. A copy of the Annual Accounts for duly certified by the Chartered Accountant for the year 2010-11 may also be forwarded. The estimates for the subsequent years viz. 2010-12 to 2013-14 may be reviewed and modified, if necessary, with reference to the actuals (to be furnished).	It is correct that the year 2010-11 is over and the actual figures may be intimated to the TAMP. But it should be appreciated that the audit and finalization of accounts i.e. profit/loss account and balance sheet may take some more time i.e. 3-4 months and, therefore, it may not be possible for us to provide the annual accounts duly certified by the Chartered Accountant for the year 2010-11. The estimates for this year are, therefore, submitted on the basis of the information available along with the projections for the years 2011-12 to 2013-2014.	No Comments	
(2).	As per the format prescribed by the Authority, the terminal operator is required to submit Annual Reports for the past three years as submitted to the Registrar of Companies / appropriate Government / Ministry. The CWC was specifically advised to forward Annual Accounts/ Report for the three year	It is also to mention here that the CWC is maintaining the accounts not on unit basis, but on the regional basis and, therefore, the profit & loss account in respect of CFS-Kandla Port was got prepared and submitted specifically by deputing a Chartered Accountant. The balance sheet/annual accounts report is in	No Comments	

	2007-08 to 2009-10 in our letter dated 26 November 2010. As against the above requirement, the CWC has only forwarded Profit and Loss Statement of the CWC, Kandla Unit duly certified by its Chartered Accountant vide its letter dated 4 December 2010. Balance Sheet and the Auditor report has not been furnished. The CWC is requested to furnish complete Annual Accounts of the CWC along with Balance Sheet and the Auditors report for the CFS at Kandla Unit for each of the years 2007-08 to 2009-10.	respect of the entire region only. However, the Chartered Accountant has been requested to furnish the audited report etc. as required and the same will be furnished to you shortly.		
(3).	The equipment hire charge and lease rental considered in the consolidated cost statement for the years 2008-09 and 2009-10 and depreciation for the year 2008-09 do not match with the actuals reported the Statement of Profit and Loss Account for the respective years furnished by the CWC. The variation in figures may please be reconciled.		No Comments	-
(4).	(i). The CWC has not furnished the requisite at Sl. No.6 of its Form – 1 information except stating that the current facility is running under loss. The CWC is requested to furnishing the requisite information at Sl. No.6 and filed an updated Form-1.	Sl.N.6 of Form-1 has been duly filled in and the information required is furnished.	No Comments	-
	(ii). The tariff guidelines of 2005 stipulate that tariff should be linked to benchmark of the levels of productivity. The benchmark level of productivity may be included in the Scale of Rates as a conditionality governing the respective tariff items.	The productivity of CFS is monitored on the basis of equipment deployed. During last three years the deployment of equipments was adequate to handle appx.6000 TEUs per month. However, CFS could not achieve this targeted figure resulting continuous loss to the facility.	No Comments	-

B.	<u>FINANCIAL COST STATEMENTS</u>			
(1).	<b>Traffic :</b>			
(i).	<p>Clause 3.8(ii) (b) of the License Agreement (L.A) stipulates that the licensee shall guarantee a throughput equivalent to 36% of impex trade container traffic handled by the container operator. As against the above provision in the L.A, from the table furnished at the end of Form 2A it is understood that the Minimum Guaranteed Throughput (MGT) is considered at 36% on the actual impex loaded container of the KPT for the years 2008-09 and 2009-10 and for the years 2010-11 to 2013-14, the MGT is projected with 10% annual increase over the MGT estimated for the respective previous years. In this regard the following points may be clarified:</p> <p>(a). The KPT vide its letter No FA/COST/1144/60 dated 20 December 2010 (which was forwarded to CWC vide our letter dated 27 December 2010) has declared the total impex containers handled for the year 2008-09 and 2009-10 at 137619 TEUs and 146777 TEUs respectively. For the years 2010-11 to 2013-14, the total impex container projected by KPT is 160000 TEUs, 170000 TEUs, 175000 TEUs and 192000 TEUS respectively. 36% of the total impex container comes to 49543 TEUs, 52840 TEUs, 57600 TEUs, 61200 TEUs, 63000 TEUs and 69120 TEUs for the years 2008-09 to 2013-14 respectively. The Minimum Guaranteed Throughput indicated by the CWC at</p>	<p>(a). The projections given by the KPT for the year 2009-10 and for the year 2010-11 to 2013-14 were not available with CWC and, therefore, the projections were given on our own estimates. However, the statement has been modified accordingly and MGT on the basis of projections made by the Port has been indicated in the revised Form-2A enclosed.</p>	<p>(a). The traffic projections of the port computed and revised after completion of the financial year, by Kandla Port Trust were never requested by the CWC-CFS at Kandla. Therefore CWC's statement that the projection figures were not available with them does not seem justified. The comments earlier given by Kandla Port were submitted during Dec. 2010. However, after completion of F.Y.2010-11 the projected figures for 2011-12 and 2012-13 have been slightly revised looking to the actual traffic handled during 2010-11, the commodity mix anticipated and the trend. CWC need to further modify its proposal, based on the actual figures handled</p>	<p>(a). The contention of KPT that traffic projection were not asked by CWC is not acceptable since traffic projection are to be declared by licensor not to be given on-demand. However, there is minor increase in traffic declared by KPT after closing of FY-2011. It shall not have any significant change, hence the statement submitted by this office during June-2011 may be considered as valid.</p>

	37151 TEUs, 41365 TEUs for the year 2008-09 and 2009-10 and the estimated MGT 1st 45500 TEUs, 50050 TEUs, 55055 TEUS and 60560 TEUS respectively for the years 2010-11 to 2013-14 does not match with the MGT computed based on the total imrex declared by the KPT.		during 2010-11, and revise it based on latest set of projections indicated by Kandla Port for the years 2011-12 and 2012-13.	
	<p>(b). Even during the last tariff revision, the MGT was computed by the CWC on the total imrex container declared by the KPT to the CWC and it was not on loaded containers. The position now reported by the CWC that the MGT and royalty is to be considered on the loaded container only is not in line with the approach followed by the CWC while processing its the last tariff revision. Please confirm that computation of MGT based on loaded imrex container declared by the KPT is in conformity with the provisions in the License Agreement</p> <p>(c). Since the year 2010-11 is almost nearing to an end, the actual imrex containers handled by the KPT in the year 2010-11 may be obtained and the MGT figures in the cost statement may be updated based on the actuals.</p>	<p>(b). The MGT is to be computed on the total IMPEX container declared by the KPT, as per the terms of the license agreement. However, the royalty is to be paid only on the basis of the loaded containers handled. The position of CWC, in this regard, is clear in both the cases. The above stand is in total conformity with the license agreement with KPT.</p> <p>(c). The revised cost statement (5-A) is enclosed showing the MGT figure on the basis of the actual IMPEX containers handled by the KPT in the year 2010-11.</p>	<p>(b). No comments are offered.</p> <p>(c). As per the information received by Kandla Port Trust, from CWC-CFS (CFS-1) at Kandla and the additional (Scrap) yard, the combined total IMPEX containers (loaded + empty) handled by the CWC during 2010-11 is 25446 TEU.</p>	<p>(b). No comments are offered.</p> <p>(c). The CFS-II (Scrap yard) is not covered under license agreement, hence KPT's stand to include figure of CFS-II should not be entertained. The traffic figures of 42,876 TEUs submitted by CWC include containers received and despatched from / to other sources besides Kandla Port.</p>
(ii)	<p>The actual traffic reported for the year 2007-08 and 2008-09 is 72853 TEUs and 62855 TEUs respectively. For the year 2009-10, the actual traffic handled is found to have dropped to 48131 TEUs. The traffic for the years 2010-11 is projected to further reduce to 46400</p>	<p>The actual traffic handled by the CWC has dropped in 2009-10 due to various factors, which are mentioned below:</p> <p>(a). The new CFS's has been set up by the private/public sectors in the Kandla/ Gandhidham, which has taken some of the business, which is the</p>	<p>No comments are offered.</p>	<p>The KPT has not furnished any comments i.e. our stand is acceptable to KPT.</p>

	<p>TEUs and for the subsequent years 2011-12 to 2012-13 growth of 7%, 10% and 13% is projected in the traffic over the estimates of the respective previous years. The KPT has stated out that the share of the CWC traffic to the total traffic of the KPT shows a fall in the past few year. Analysis if any done by the CWC for significant reduction in the traffic of the CWC since the traffic actually handled in the year 2007-08 and 2008-09 and the remedial action taken by the CWC in this regard may be explained.</p>	<p>main cause of fall in business at CWC CFS.</p> <p>(b). KPT is not fulfilling the obligations as per terms of the license agreement. All the factory stuffed containers should be routed through the CWC-CFS and in addition to that all import containers should also be routed through CWC-CFS. However, the Port is showing his inability to implement the terms of the agreement. This is causing loss of business to CWC.</p> <p>(c). The IMPEX container traffic at CFS-Kandla has not increased as per the expectation, as most of the container vessels are being diverted to Mundra and Pipavav Ports. The volume at Mundra and Pipavav has increased manifold, whereas the KPT has not been able to achieve the figure of container handling for 2007 since then. This is one of the major causes of not achieving the MGT figure by the CWC-CFS at Kandla.</p> <p>(d). The private CFS operators are offering the huge incentive to the trade to attract the business. The margin of CWC in view of the increased cost over a period of time, is not permitting to offer any of the incentive to the user agencies.</p>	
(iii).	<p>The traffic handled by the CWC in the past period 2009-10 at 48131 TEUs and the traffic projections for the years 2010-11 to 2013-14 at 46400 TEUs, 49600 TEUs, 54600 TEUS and 61700 TEUs respectively are found to be lower than the MGT assessed as per the</p>	<p>The projections for 2010-11 were made on the basis of the traffic handled during the first six months. A slight increase in the volume of traffic has been projected expecting the improvement in the total throughput of IMPEX containers at KPT.</p>	<p>CWC needs to consider the actual containers handled during F.Y. 2010-11.</p> <p>Already complied in the revised cost statement.</p>

	provisions in the LA on the total impex container traffic estimated by the KPT. The reasons for projecting the traffic lower than the MGT may be explained.		
(iv).	(a). The CWC has proposed new tariff item at Sl No 8 and 9 for factory destuffing/ stuffing at CWC CFS / CY at KPT/ any yard at Gandhidham and to any yard at Mundra. New tariff is also proposed for movement of container between CFS and Mundra at Sl. No.12. The Kandla Port Trust has in its letter has pointed out that these tariff items proposed by the CWC for providing service to loaded / empty container between CFS and Mundra is a violation of the License Agreement and amounts to serving Mundra Port. The clarification furnished by the CWC vide its letter dated 27 January 2011 in this regard does not appear to address the issue raised. The CWC is again requested to examine the objections of KPT in the light of the provisions in the License Agreement and conclusively establish that its proposal is not in violation to the Licence Agreement.	It has been observed that due to increase in IMPEX container traffic at Mundra as well as development of empty container yards by the shipping lines, some of the shipping lines are requesting for providing the services to transport container to their nominated container yard in and around Mundra. Some of the factories situated between Kandla & Mundra may need the container and on the specific request of the shipping lines and the importers, the containers are being lifted or dropped at the empty container yard in and around Mundra. This facility is proposed to be included as new tariff items keeping in view the requirement of the trade. It is felt that this facility, in no way, violates the condition of the license agreement. The development of facility in and around Mundra is a fact, which has to be admitted by one and all and it is wrong to say that this amounts to serving the Mundra Port. It may be kept in view that the CFS operators has to meet the requirement of the trade in the best interest of all the organizations.	No comments are offered.
	(b). If traffic projections include container traffic with reference to new tariff items proposed at Sr. No.8, 9 and 12 then the same may be indicated separately for the year 2011-12 to 2013-14 along with the relevant income and expenditure	The traffic/ projections made includes the container traffic with reference to the new traffic items also because it is felt that this facility will be availed by a very few number of importers / exporters situated between Kandla &	It may be clarified what CWC intends or means by the sentence 'The traffic projections made includes the container traffic with reference to the new traffic items also ....' If CWC is anticipating new containerised-cargoes,

	projections also.	Mundra. It is also felt that this will facilitate the customer of the Kandla Port.	the details of the same may please be furnished.	
	(c). Please confirm that actual traffic, income and the expenses reported for past period 2007-08 to 2009-10 as well as 2010-11 does not include any container traffic handled for movement between CFS of CWC to any yard at Mundra and Gandhidham. If so, the same may be indicated separately for each of the years.	The actual traffic income and expenses reported for the year 2007-08 to 2010-11 does not include in container traffic handled for movement between CWC-CFS to any yard at Mundra and Gandhidham, as this was not provided in the tariff and, therefore, these services could not be offered to the trade by CWC.	No comments are offered.	No comments are offered
	(d). The KPT has stated that the actual container traffic reported by CWC at 62855 TEUs in 2008-09 and 48131 TEUs in 2009-10 do not match with the actual traffic of 39707 TEUs and 25083 TEUs for the corresponding period reportedly received by the KPT from the CWC. The projections for the years 2010-11 to 2013-14 indicated in the Annex attached to the KPT letter reportedly based on the information furnished by the CWC also do not match with the traffic projections in the cost statement in the current tariff proposal. The reasons for difference in the traffic figures may be explained. The actual position may please be indicated.	The figure furnished to the KPT includes the traffic moved from KPT to CFS or vice-versa. Whereas the CFS is handling some of the containers, which are not going to the Kandla Port, but to the factory premises or to the other CFS/container yard within the Kandla Port area. It may be kept in view that we are having the movement of container in certain cases to the factory/empty container yard in the KPT area and vice-versa also. This is the reason of mis-match between the figures submitted to the KPT by the Manager-CFS and the figures taken by us in our statement.	CWC-CFS at Kandla has not provided KPT with the month wise statistics of the other containers that CWC-CFS is handling i.e. the containers which have not been handled at Kandla Port but are going to the factory premises or to the other CFS / container yard. KPT will be able to give correct projections of CWC-CFS container traffic / offer comments on the same, only after it receives such information from CWC.	The figure furnished to the KPT includes only traffic moved from KPT to CFS or vice-versa. It appears that KPT is taking the issue in other way. CWC stand was that difference in container figure was due to the Empty/Loaded Container handled for F/S or F/D where movement of subject containers are undertaken by user themselves i.e. loading/ unloading of containers is treated as handling figure and shown at statement No.2A-II-A(2) resulting difference in figures. There is no need to sought comments of KPT on this issue.
(2).	<b>Capacity :</b>			
(i).	The designed capacity assessed by the CWC in its initial tariff fixation proposal (letter No.CWC-CD/II-KANDLAPORT/2004-05/626 E dated 17.5.2004) was at the level of 60000 TEUs, 90000 TEUs and 120000 TEUs per annum for the years 2004-05, 2005-06 and 2006-07 respectively. In the last tariff Order, the Authority in para 11.1.	The capacity in respect of CWC centers is taken into metric ton basis and not on TEU basis as has been understood or taken by the TAMP. The capacity of the CFS-KPT is 51,600 metric tone and not 51,600 TEUs as mentioned. It was assessed that in this capacity in the entire complex of having a capacity 51,600 metric ton. CWC can handle	CWC has mentioned the capacity of its CFS's as 51600 MT in the revised proposal. However, since the entire proposal has taken container TEU into consideration, the capacity may be indicated in equivalent TEU terms, for giving further comments. CWC has also mentioned that it can handle upto 140000	The capacity in respect of CWC centers is taken in metric ton basis (For calculation purpose: Cover Area: One MT = Area in SFT/6 and open yard: 10000 SQM space can accommodate 500 TEUs and 1TEU = 25 MT). CFS is having 12000 SQM covered godown and 24000 SQM Open CY and

	<p>(xiv)(b) had raised doubt on the capacity assessed by the CWC at 51600 TEUs. The capacity of the CFS in the last tariff Order was considered at the level of 120000 TEUs per annum for the years 2007-08 and 2009-10 respectively as assessed by the CWC in the initial proposal. Considering the investment proposed on civil work which was to be available to users in 2009-10, the capacity for the year 2009-10 was considered at 140280 TEUs per annum (i.e. 36% of the impex declared by the KPT for that year). Explain the reasons and the basis for considering the capacity of the CWC -CFS at 51600 TEUs per annum for the years 2008-09 to 2013-14 which is lower than capacity considered in the last tariff Order.</p>	<p>upto 60,000 TEUs, 90,000 TEUs and 1,20,000 TEUs per annum depending on the turnover and the requirement of the trade. The capacity of the CFS can still be taken as 1,40,000 lac TEU per annum for the next three years. It has also been mentioned in the license agreement that in this entire area, CWC can handle 1,40,000 TEUs per annum. However, this capacity has not been achieved so far due to lack of business i.e. total handling at KPT.</p>	<p>TEU per annum depending on the turnover and the requirement of the trade. However, based on the design and specification parameters of the CWC-CFS, its rated capacity (in TEU) may please be furnished to KPT, to enable us to give further comments. Further, CWC may also indicate the rated capacity of the additional (Scrap) yard that has been developed as a separate entity at a separate location at Kandla. It may also clarify the reasons for not considering / including the capacity of this additional (Scrap) yard in the initial and revised proposal, alongwith supporting evidence.</p>	<p>hence capacity comes to 51600 MT. However, equipment based capacity is already furnished to TAMP. It has also been mentioned in the license agreement that in this entire area, CWC can handle 1,40,000 TEUs per annum. However, this capacity has not been achieved so far due to violation of agreement terms by KPT and lack of business i.e. total handling at KPT.</p>
		<p>CWC may kindly clarify the 'Rated capacity' of the additional (Scrap) yard alongwith supporting evidence and calculations.</p>	<p>CFS-II (Scrap Yard) is not under purview of agreement hence not considered in proposal. The CME, KPT vide letter No.MS/WK/1021-IX/431 dated 5 January 2006 has clarified that CFS-II (Scrap Yard) does not comes under agreement. Further, as per article-4 of agreement dated 12 February 2002 also provide that licensee shall be entitled to levy tariff approved by TAMP for the project facility which means only CFS Kandla (140000 SQM plot) is covered under agreement and not CFS-II (Scrap Yard).</p>	
(ii).	<p>As observed in the last tariff Order, the designed capacity has to be assessed for the physical facilities available and the productivity levels desired/ achieved.</p>	<p>As per the physical facilities available and the productivity level, the capacity assessment as required is enclosed. It is felt that CWC is in a position to handle</p>	<p>The assessed capacity of the terminal as admitted by M/s CWC themselves is 1,40,000 TEUs while the traffic handling projected for various years from</p>	<p>The CWC has reiterated its reply furnished to TAMP on point B 1 (ii) given above on this observation of KPT. It has reiterated that</p>

Keeping this in mind a detailed computation of capacity assessment may be furnished based on the equipment deployed/ facility provided and the productivity levels desired/ achieved.

1,40,000 TEUs in the complex. The computation of capacity of CFS Kandla Port based on equipment (reach stacker) deployment is given below:

SL No.	Particulars	Details
1.	Number of Reach Stacker Available	02
2.	Average move in one Hrs by two Reach Stacker	28
3.	Working Hrs per shift	08 Hrs
4.	No. of shift per day	02
5.	Working Hrs per day	16
6.	No. of TEUs may be handled per day	400
7.	No. of TEUs may be handled per month	12000
8.	Annual Handling Capacity of CFS	144000 TEUs per annum

2010-11 to 2013-14 is as under:-

Year	Traffic (Estimated / Projected TEUs)	% of Capacity utilization
2010-11	42878	29.78
2011-12	49600	34.44
2012-13	54800	37.92
2013-14	61700	42.85

CFS-II (Scrap Yard) is not covered under the License Agreement hence KPT's stand to include CFS-II figures should not be entertained.

Thus, it can be seen that capacity utilization ranges from 30-43%. As such maximum ROCE of 15% claimed by M/s CWC is not as per the TAMP guidelines which provide full return of 15% is allowable only when the capacity utilization is 60% and above.

The following points may be kept in view while going through the comments given by Kandla Port.

(i). CWC may also consider the figures for containers handled at the 'Additional (Scrap) Yard' for the entire proposal. Kandla Port has included all the relevant figures of this 'Additional scrap yard' like throughput etc in furnishing its comments.

(ii). Kandla Port Trust has been receiving container throughput figures with respect to containers handled at Kandla Port only, i.e. the inward and outward movement of the containers between Kandla port and CWC-CFC (at Kandla) only. KPT has not been provided any statistics with regard to container movement taking place at the CWC-CFS for containers that were not handled at Kandla Port i.e. movement of

			containers between CWC-CFS and the factory / other CFS/Ports etc. Thus all comments against the relevant points from Kandla Port are based on the throughput handling / movements taking place between CWC-CFS and Kandla Port only.																		
On the other points, the KPT has not furnished any remarks. Queries raised by us and the reply of CWC is brought out hereunder:																					
<b>Sl. No.</b>	<b>Queries raised by us</b>		<b>Reply received from CWC</b>																		
(3).	<b>Income estimation :</b>																				
(i).	The traffic projections show growth of 6.8% in the year 2011-12, 10% in 2012-13 and 13% in the year 2013-14. Whereas the income projections show 7% increase in the year 2011-12, and 2.7% increase in each of the subsequent years. The income projected for the years 2012-13 and 2013-14 does not correspond with the growth estimated in the traffic. The income estimated for the years 2012-13 and 2013-14 may be reviewed and modified in view of our observation.		The revised income estimations for the years 2011-12 to 2013-14 are furnished.																		
(ii).	The CWC has not furnished detailed computation of estimated income with reference to the traffic projected at the existing Scale of Rates. Please furnish detailed computation of income for the tariff projected at the existing tariff level from each of the tariff items prescribed in the SOR for each of the years 2011-12 to 2013-14. Confirm that the revenue estimated is at the existing ceiling level of tariff prescribed by the Authority.		The detailed computation of estimated income with reference to the traffic projected at the existing tariff is furnished for the years 2011-12 to 2013-14. The computation has been done at the existing ceiling level of tariff prescribed by the TAMP.																		
(iii).	As regard the income from storage charge, indicate the average dwell time of cargo / containers for the last two years 2009-10 and 2010-11 and the dwell time considered for the purpose of income estimation.		<p>The average dwell time of container/cargo is furnished, and the similar period has been taken in computation of income estimation. The average dwell time furnished by CWC is with reference to March 2011 and is given below:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Sl. No</th> <th>Operation</th> <th>Average Dwell Time</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>Import containers delivery</td> <td>8 days</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>Import cargo delivery</td> <td>4 days</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>Export container movement</td> <td>01 day</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>Export Cargo Stuffing</td> <td>05 days</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>Empty Containers Movement</td> <td>03 day</td> </tr> </tbody> </table>	Sl. No	Operation	Average Dwell Time	1	Import containers delivery	8 days	2	Import cargo delivery	4 days	3	Export container movement	01 day	4	Export Cargo Stuffing	05 days	5	Empty Containers Movement	03 day
Sl. No	Operation	Average Dwell Time																			
1	Import containers delivery	8 days																			
2	Import cargo delivery	4 days																			
3	Export container movement	01 day																			
4	Export Cargo Stuffing	05 days																			
5	Empty Containers Movement	03 day																			
(iv).	Apart from the general increase in rate proposed, the CWC has also proposed introduction of some new tariff items. The year-wise additional revenue implication arising from these new tariff items may be quantified item-wise and furnished for all the years under consideration with workings.		The new tariff has been proposed in respect of factory stuffed/factory de-stuffing of the containers. Similarly clause of Reworking is also included as per operational needs. The inclusion of these items is a part of any CFS operations. It is understood that these containers are being handled by the parties themselves and, therefore, these services will only facilitate the customers of CWC and will not have any major impact on the total income or volume of containers.																		
(v).	(a). The rates set by this Authority are ceiling levels only. CWC may indicate the discount over the ceiling rates, if any, allowed by it during the years 2007-08 to 2010-11. The revenue impact of such		The CWC has offered discount only in respect of ground rent in respect of empty containers with effect from May-2010. The rate approved by the TAMP was ₹26.15 per TEU per day, which was																		

	discounts allowed may be quantified. It may be confirmed that the actual income reported in the Annual Accounts of 2007-08, 2008-09, 2009-10 and 2010-11 (actuals to be furnished by CWC) are revenue realised at the ceiling level of tariff prescribed by the Authority	reduced to ₹20/- per TEU per day. Free period was also extended from 7 days to 12 days. The income shown in the annual accounts is the actual income realized within the ceiling level of tariff prescribed by the TAMP.
	(b). Confirm that the revenue estimates for the years 2011-12 to 2013-14 are with reference to the existing ceiling rates prescribed by the Authority.	The revenue estimate for the year 2011-12 to 2013-14 are with reference to the existing ceiling rate prescribed by the TAMP.
(4).	<b>Operating cost :</b>	
(i).	<b>Royalty :</b>  As per the revised guidelines for tariff fixation, in case of bids finalised before 29 July 2003, the tariff computation must take into account royalty/revenue share payable by the private operators to the landlord port as cost for tariff fixation so as to avoid the likely loss on account of this item not being taken into account, subject to maximum of the amount quoted by the next lowest bidder. The L.A. was signed by the CWC in February 2002. During the processing the last tariff revision, CWC had clarified that in the competition bidding, it was the only technically qualified tenderer. Since there is no second bid available for comparison, it had sought pass through of the entire royalty payable to the KPT on the Minimum Guaranteed Throughput envisaged in its proposal. In the current proposal as well the CWC has followed the same approach.  Since the Government did not convey its decision in this regard, royalty payable was not allowed as cost in the last tariff revision. In the absence of any specific direction from the Government in this regard, royalty payable by CWC to KPT cannot be admitted as cost in the current tariff revision exercise.	The CWC is required to pay the royalty to the KPT as per the rates prescribed in the license agreement. The license agreement was signed by the CWC in February, 2002 and, therefore, CWC is entitled to take the payment of royalty in our cost for tariff fixation in order to avoid loss on account of this item. The guidelines clearly provides that in case the bid is finalized before 29/07/2003, tariff computation must take in to account royalty payable to the land lord i.e. KPT as per fixation of tariff. In view of above guidelines, it is submitted that the demand of the royalty to the land lord Port i.e. KPT should be taken into account the cost of CWC for fixation of tariff.
(ii).	In terms of the clause 2.5.1 of the tariff guidelines for tariff fixation, expenditure projection should be in line with traffic adjusted for price fluctuation with respect to the current movement of Wholesale Price Index (WPI) for all commodities announced by the Government of India. Annual escalation in the cost estimation will be allowed as per the said provision in the tariff guidelines of March 2005.	2.5.1: The impact of Wholesale Price Index has been considered.
(iii).	<b>Market Facilitation (MF) Payments :</b>  (a). The MF payments indicated in the cost statement (in the nomenclature of equipment hire) for the years 2008-09 and 2009-10 does not match with the actual MF payments reported in the Statement of Profit and Loss Account. The difference in the figure may be reconciled.	The MF payment in the enclosed statement has been revised and tallied with the profit & loss account.
	(b). Confirm that the copy of the agreement dated 23 July 2010 forwarded by the CWC with the outsourcing contractor vide letter its dated 4 December 2010 is the correct and the final copy as the rates seem to be hand written. If not, a complete final copy of the agreement awarded to the outsourcing contractor may please be forwarded. The terms & conditions of the agreement if any may also be forwarded.	The agreement dated 23/07/2010 forwarded to TAMP earlier is correct and final copy and the rate has been mentioned by the contractor in his own hand-writing. The terms & conditions of the agreement are once again enclosed.

	(c). Confirm that the agreement entered by CWC with the contractor for providing handling and transportation service complies with the provisions in the Income Tax Act relating to arms length relationship of the transaction.	The agreement with the contractor for providing the handling and transportation services complies with the provisions of the income-tax act and necessary deductions under concerned section of income-tax act are being made.
	(d). Agreement dated 23 July 2010 with the contractor does not show any annual escalation in the rate. In this context, the increase estimation in MF payment by 8.3% in the year 2011-12, 10% in the year 2012-13 and 13% in the year 2013-14 may be justified.	The increase in the MF payment is on the basis of the increase in the volume, which has been projected in the year 2011-12, 2012-13 and 2013-14. As regards escalation in the rate is concerned, the contractor is entitled to get the escalation on the basis of increase in the diesel prices as specified in the tender document after a period of two years.
	(e). Detailed working of the MF payments (i.e. equipment hire charge) co-relating it with the rates specified in the outsourcing contracts/agreement entered by CWC for each of the items of services for the traffic projected for the years 2011-12 to 2013-14 may be furnished in support of the estimates considered in the cost statement.	Detailed working of the MF charges payable on the basis of the projection is furnished.
(iv).	<b>Insurance :</b>	
	(a). Insurance cost of ₹11 lakhs indicated in the cost statement for the year 2008-09 is found to be different from the figures reported in the Profit and Loss statement. The reasons for the variation may be explained.	The insurance cost of ₹11 lakhs was considered in the cost statement based on the estimated average value. It has been now revised as per the figures reported in the profit & loss account.
	(b). Furnish a copy of the relevant insurance covers taken during the year 2010-11 to justify the figures considered in the cost statement.	Copy of the insurance covers taken by the CWC are furnished.  It is mentioned that CWC take the insurance cover on all India basis and the expenditure on this account shown in the statement is on the basis of the actual declared value of the stock in storage for a particular month/year.
	(c). Insurance cost is estimated to increase by ₹0.50 lakhs during each of the years 2011-12 to 2012-13 over the actuals/ estimates of the respective previous years despite the fact that no additions are proposed to the gross block during these years. The insurance cost should in fact reduce since it is computed on the written down value of the asset. The CWC may modify the estimation of insurance cost in the light of our observation.	Insurance cost in case of building etc., has not been reduced by the insurance company and, therefore, the increase has been shown keeping in view the past trend of increase in the insurance premium.
(v).	Confirm the depreciation on assets is as per the straight line method with life norms adopted as per the Companies Act or based on life norms prescribed in the LA, whichever is higher.	It is confirmed that CWC charging depreciation on straight line method on the percentage of depreciation which has been fixed by our Corporate Office considering the life of the assets.
(vi).	The lease rental payable as per the concession agreement indicated in the cost statement does not match with the lease rental reported in the profit and loss statement for the year 2008-09 and 2009-10. The reasons for variation in figures may be explained.	The lease rentals on the basis of the actual has been corrected and shown in the revised statement.
(vii).	Form 3B shows the operating and direct labour and repairs and maintenance cost for the year 2008-09 and 2009-10 and estimates for the years 2010-11 to 2013-14. However, these figures are not reflected in the consolidated cost statement separately. Relevance of operating and direct labour cost when all the services are outsourced by the CWC may be	Repair & maintenance of building and other services is being undertaken by the CWC themselves. Only the equipments hired and the handling operations have been outsourced. The billing cost towards labour, repair and maintenance cost for the year 2008-09, 2009-10 has been considered in other operative expenses.

	explained. Clarify whether these expense are clubbed with other items expenses as they are not reflected separately in the consolidated cost statement.	which has been shown separately in the statement.
(5).	<b>Capital Employed :</b>	
(i).	As stated earlier, the CWC has not furnished the Audited Balance Sheet for the years 2007-08 to 2009-10 to verify the gross block, net fixed assets and capital employed furnished in Form 4B. The requisite documents may be forwarded. Please ensure that the gross block, additions to the gross block, depreciation and the net block of assets considered in the cost statement duly matches with the figures reported in the Balance Sheet.	The Auditor's Report and Balance Sheet is being submitted. The gross block, net block of the asset and capital employed furnished in form 4B has been verified. The gross block, net block of the assets, addition to the gross block, depreciation have been matched with figure reported in the balance sheet. (The Audited report and the balance sheet for the years 2007-08, 2008-09, 2009-10 and 2010-11 stated to have been furnished by CWC is for the entire region and not for the CFS operations at Kandla Port.)
(ii).	Since the year 2010-11 is drawing to a close, the additions proposed to the gross block, depreciation and other related items may be modified with reference to the actuals.	After audit of accounts of 2010-11, the addition of gross block, depreciation and other related items will be modified with reference to the actual.
(iii).	The net block of assets for the year 2009-10 does not exclude the depreciation reported for the year. The net block of assets and the capital employed for the year 2009-10 may please be verified and corrected with consequent modification in the estimates of the subsequent years.	The net block of assets and the capital employed for the year 2009-10 has been corrected, as advised.
(iv).	(a). Appendix 6 of the LA gives details of the investment to be made in the second phase on various equipment /civil work when the container traffic reaches 5000 per month. During the last tariff revision, the CWC had estimated additions to the gross block of civil works to the tune of ₹9.14 crores as part of second phase of investment which was allowed in the year 2009-10 in the tariff revision exercise. Form 4A now showing the actual capital employed does not reflect any additions to the gross block. The reasons for variation in the actuals from the estimates considered in the last tariff Order in respect of this item may please be explained.	It was proposed that second phase development would be taken up as traffic reaches 5000 TEUs per month. However, this traffic level has not been achieved so far and, therefore, the development of second phase has not taken place.
	(b). The reasons for variation, if any, in the investment by the CWC vis-à-vis the investment plan envisaged in LA may please be explained.	It was envisaged to develop the second phase as soon as the minimum level is achieved by the CWC for the first phase development. However, due to violation of the agreement by the KPT, the same could not be achieved. Therefore, the investment as envisaged in the license agreement has not been achieved.
(v).	(a). The estimation of Sundry debtors and cash balance by the CWC for determining the working capital is not found to be in accordance with the norms prescribed in clause 2.9.9. of the guidelines.	At CFS-KPT, most of the realization is in cash from the user agencies and the billing is providing only for empty containers to the various shipping lines. Therefore, creation of sundry debtors as per clause 2.9.9 is not applicable to the CFS-KPT.
	(b). The Authority passed an Order on 30 September 2008 announcing refinement in the 2005 guidelines which interalia permits outflow on certain items arising out of the contractual obligations of the LA to be taken as part of the Sundry Debtors. As per Article 5.2. of the LA, the CWC is required to pay lease rent to the KPT for the lands allotted to it before the end of the first month of the year to which such license fee pertains. As per Article 5.1. of the LA Royalty is payable on the 10 <sup>th</sup> of the succeeding month. Since contractual obligations of the LA are	As per clause 5.2 of the license agreement, the CWC is required to pay the lease rent to the KPT in advance at the end of first month of the year. The royalty is also calculated on the basis of the transactions carried out in the previous year and paid in advance for the next year.

	not payable in advance these items cannot be considered for computation of the working capital.	
	(c). The basis of estimation of current liability for the years 2010-11 to 2013-14 may be explained.	The current liability has been created on the basis of lease rent and royalty payable to the KPT as per license agreement.
(vi).	In the last tariff Order, one-time upfront fees of ₹2.80 crores and lease premium of ₹39.22 lakhs paid to the KPT as per terms of the LA was apportioned over the lease period. Whilst the CWC has made this adjustment in the cost statement, the unamortized portion to the extent not written off does not seem to be added to the capital employed at the end of each of the years from 2007-08 to 2009-10 as well as for the years 2010-11 to 2013-14 for computation of return	The necessary correction has been made in the cost statement by including the unamortized portion to the extent not written off to the capital employed at the end of each year 2007-08 to 2013-14 for computation of return.
(vii).	The CWC has computed 15% return on equity and 11% return on the debt portion. As per clause 2.9.1. of the tariff guidelines of 2005, both Major Port Trusts and Private Terminals are allowed return on capital employed irrespective of sources of fund. The return admitted for the tariff cases decided in the year 2010-11 is 16%. The ROCE will be reviewed by the Authority based on the parameters obtained for the year 2010-11. The computation of return may have to be modified in the light of the above observation.	The computation of return has been modified taken into account the ROCE @ of 16%.
(6).	<b>Comparison of Actual vis-à-vis the Estimates (Form 7) :</b>	
(i).	In the revised form 7 filed by CWC vide letter dated 27 January 2011, all the items of estimates viz. operating income, expenses, capital employed, ROCE, net surplus etc., for the years 2007-08 to 2009-10 considered by the CWC are different from the estimates considered in the Order of 28 June 2007. The estimates should be as considered in the TAMP Order. As regards the operating income, the estimates considered in the Order need to be adjusted for tariff increase allowed in the last tariff Order for a like to like comparison with the actuals.	The operating income, expenses, capital employed ROCE and net surplus for the years 2007-08 to 2009-10 considered by CWC base on the estimated income and expenditure of the centers. However, as pointed out the operating income, estimate have been shown as per the tariff increase allowed in the last tariff order of 28 <sup>th</sup> June, 2007.
(ii).	Royalty was not admitted as an item of cost while approving the last tariff Order for reasons explained in the Order in para 11 (xi). The CWC has, however, included royalty as item of cost for the past period. As this exercise is for assessment of the past period with reference to actuals, the approach followed in the last tariff Order should be maintained. In the light of this position, exclude the royalty payment for analysis of the past period maintaining the position considered during the last tariff Order.	The royalty payment should be considered as revenue expenditure in fixation of revised tariff at CFS Kandla since the license agreement between KPT and CWC executed on 12/02/2002 whereas order in this regard were issued on 29/07/2003.
(iii).	As stated earlier, depreciation, MF payment (shown as equipment hire charge), lease rentals do not match with the individual expenses reported in the Annual Accounts for the years 2007-08 to 2009-10. Further, sum of total expenses considered in the cost statement for the years 2007-08 to 2009-10 in Form 7 also do not match with the sum of expenses reported in the Annual Accounts. Please furnish a reconciliation statement for the variation in the figures reported in the Annual Accounts vis-à-vis the cost statement for the years 2007-08 to 2010-11 after updating the statement with 2010-11 actuals.	The cost statement showing figures of depreciation and M.F. payment not match with the individual expenses reported in the annual account for the year 2007-08 to 2009-10 has been modified and matched with the actual.

(iv).	<p>The computation of capital employed and the return on capital employed at actuals for the years 2007-08 to 2009-10 may be considered following the approach followed in the last tariff Order. Please furnish a detailed working in this regard.</p>	<p>The computation of capital employed and return of capital employed for the years 2007-08 to 2009-10 has been considered following the approach followed in the last tariff Order.</p>
(v).	<p>The cost statement does not show the adjustment of the 50% of the surplus assessed for the past period 2005-06 to 2006-07 spread over the period 2007-08 to 2009-10. The estimates furnished in the cost statement in Form 7 may be modified to reflect the approach followed in the last tariff Order.</p>	<p>The estimate furnished in the cost statement in (form no.7) has been modified to reflect the approach followed in the last tariff Order.</p>
(vi).	<p>Prima facia the variation in the actual traffic, income and expenses is found to be more than +/(-) 20% for most of the items as against the estimates considered in the last tariff Order. The CWC is requested to furnish the reasons where the variation in the actuals vis-à-vis the estimates is more than +/(-) 20% for the past period 2007-08 to 2009-10.</p>	<p>As per revised statement, there may not be variation in the actual traffic, income and expenses more than +/(-) 20%.</p>
(7).	<p><b>Form 6 –</b></p> <p>Analysis of Efficiency on Productivity Improvement filled by the CWC states that it has achieved cost reduction in the previous cycle on account of efficiency. The CWC has not established that the cost reduction achieved is on account of efficiency as per clause 2.4.1 of the tariff guidelines of 2005. Clause 2.4.1. of the guideline requires a comparison to be made of the cost reduction achieved in the immediately preceding tariff cycle with that of the tariff cycle, which preceded it.</p> <p>CWC may quantify cost reduction, if any, achieved during the past period and establish that the cost reduction is due to efficiency improvement as per the relevant clause of the revised tariff guidelines and claim its share in the relevant estimates of expenditure for fixing tariff for the tariff validity period under consideration.</p>	<p>No reply furnished by CWC.</p>
<b>C.</b>	<b>SCALE OF RATES</b>	
(1).	<p>The CWC has forwarded a comparative position of the tariff prescribed in the existing Scale of Rates and the rates proposed. A proposal of the CWC is not accompanied with a complete draft Scale of Rates with the definitions and the general terms and conditions. The CWC is requested to forward draft proposed Scale of Rates.</p>	<p>Draft of scale of rates, with general terms &amp; conditions and depreciation, has been furnished.</p>
(2).	<p>On examining the comparative position of the existing tariff proposed vis-à-vis the proposed tariff it is observed that the increase proposed in the tariff ranges from 27% to 58% in the storage charge, and for the services proposed in Chapter II for cargo handling and transporting the increase proposed is in the range of 20% to 58% for most of the items. Whereas for Sl. No.3, 4 and 13 the increase proposed in the existing tariff is 90% to 185%. The reasons for proposing differential tariff increase for different services may be explained.</p>	<p>It is a fact that the scale of rates in clause-3, 4 &amp; 13 has increased comparatively higher than the other items. In this regard, it is submitted that the Corporation is loosing heavily at this unit since last 2-3 years due to shrinking of margin and volume both. It was felt that in certain items, such as the clause-3, 4 &amp; 13, the rates can be increased to a competitive level by increasing the margin of CWC. We have tried to cover the gap between the income and expenditure, as a whole, to make the unit financial viable.</p>
(3).	<p>(i). The description of the services in Chapter II has been modified / rationalised by the CWC for most of the items. Please furnish a comparative position of the description of service prescribed in the existing SOR juxtaposing the proposed description of</p>	<p>No reply furnished by CWC.</p>

	<p>services highlighting the changes proposed and explaining the reasons for proposing modification in the description of service for each of the items.</p>	
	<p>(ii). The services prescribed in Sl. No.1 and 7 in the existing Scale of Rates prescribes time limit of 24 hours and 12 hours respectively for completion of service after the receipt of job order. The reasons for deleting the condition about time limit for completion of the services in the proposed SOR for these items may please be explained.</p>	<p>The CWC is completing the operations at Sr. No.1 &amp; 7 within the prescribed time limit of 24 and 12 hours respectively normally. However, it has been felt that due to congestion and break-down of equipment at the Port terminal, the vehicles are being delayed for hours and some time, time limit may not be adhered to by the service provider. The CWC has got the similar time limits in the contract with the service provider and the same would be maintained depending on the situation. However, keeping in view the problems within the Port faced during the last 2-3 years, the time limit has been proposed to be deleted</p>
(4).	<p>The existing Scale of Rates does not prescribe differential higher tariff under Sl. No.5 for scrap/ heavy cargo. The reasons for proposing the rate for providing service to scrap / heavy cargo at almost 78% more than the rate proposed for general cargo may be justified with reference to increase in the cost involved for providing service to this category of cargo.</p>	<p>The existing scale of rates was prescribed at a time when the CWC was not handling heavy metal scrap cargo on a larger scale. Of late, it has been observed that the cost for handling of scrap and heavy cargo has increased considerably as the labour is demanding higher rate for such a cargo and also the deployment of equipment is also causing financial burden on the service provider. The higher rate for such a heavy and dedicated items is fully justified keeping in view the specific requirement of the users.</p> <p>The comparative position of the description of services prescribed in the existing SOR with proposed description of services highlighting the changes proposed and the reasons for proposing the modifications has been furnished.</p>
(5).	<p>Clause 5.4. of the tariff guidelines stipulates that the handling charge for 40' container shall be 1.5 times the rate for 20' container and for storage charge it shall be 2 times the rate for 20' container. The last tariff Order prescribed the rate for handling including transportation at 1.5 times the rate prescribed for 20' container in case of a 40' container and two times in case of storage charge. The rates proposed by the CWC do not maintain the differential in the tariff of 20' and 40' container at the level followed in the existing Scale of Rates. The CWC may maintain the differential in the rate for 20' and 40' container as per the guidelines wherever such differential is not followed.</p>	<p>In general, the tariff guidelines for keeping the handling charges of 40' container to 1.5 times of 20' containers and the storage charges 2 time rate of 20' containers has been followed. However, it has been observed in the recent contract awarded by the CWC to the service provider, in some of the cases, particularly the heavy cargo, the rates are higher than 1.5 times of the 20' containers. The rate has been proposed keeping in view the fact that CWC has to pay a higher amount in such cases. However, in principle, we may agree to have the handling charges for 40' containers at 1.5 times rates of 20' containers as per guidelines.</p>
(6).	<p>The CWC has proposed new tariff items under Sl No.8, 9 and 12 which has been objected by the land lord port. In this regard our query raised at B(1)(iv)(a) above may be addressed.</p>	
(7).	<p>The existing SOR prescribed rate of ₹8 for movement / shifting of cargo from one place to any other place another within CFS. In the proposed SOR, new entry is proposed at Sl. No.15 for movement / shifting of cargo from one place to any other place within the same godown for weighment or any other purpose at par with the rate proposed for movement of cargo from one place/ godown/ CY to any other place/ godown/ CY within the CWC complex (Sl. No.16). In this context the following points may be clarified:</p>	<p>It is clarified that the cost involved for the clause- 15 &amp; 16 has only marginal difference of ₹1/- . However, keeping in view the requirement and the fact that such incidences are very few in numbers, the tariff proposed for both the items has been kept at the same level.</p>

	(i). Clarify whether the cost involved for movement of cargo within the same godown and movement of cargo from one godown/ place/ CY to another place/ godown/ CY within the CWC complex is the same to justify the identical rates proposed for the two services.	
	(ii). Rate proposed for manual movement of cargo and mechanical movement of cargo within the same godown is proposed at par at ₹8 per quintal. Justify the proposed rate with the cost of providing the service for manual/ mechanical movement of cargo.	
(8).	(i). On comparison of the rates as per the last outsourcing contract entered by CWC in July 2004 and the revised contract of July 2010 for handling and transporting services outsourced, it is observed that there is no change in the outsourcing rate for services at Sl. No.3- Cargo delivery, Sl. No.10 - Empty container movement, Sl. No.13- Lift on/ lift off and for some of the services at Sl. No.15 and 16 movement of cargo within CFS complex, Sl. No.14- Shifting of container for washing, Sl. No.18 palletization the revised outsourcing rates are found to be lower than the earlier rates of outsourcing. The CWC has, however, proposed increase in the rates for these tariff items in the range of 30% to 166%. Justify the proposed increase when the main cost of providing the services which is outsourcing cost does not show any increase	In all these items where the increase been demanded at a higher rate, volumes are not very high. Inspite of low volume, the arrangements for washing of the container, palletization and engagement of labour for cargo delivery etc. is to be made by the Corporation which increases the cost. The CWC has to make arrangement for water supply for container washing if the area earmarked for the palletization etc., provide labour for cargo delivery etc. though volume in this operation is very low. In order to recover the additional cost for maintaining the services, the CWC has considered to increase the rates. If the volume in this operations increase, we may offer to reduce the rates after some time.
	(ii) The main cost item for the CWC is the MF payment as the entire service is outsourced. On comparing the outsourcing rate with the rates proposed it is observed that the proposed rates are more than 100% of the outsourcing rate for most of the tariff items. Justify the tariff proposed for each of the services with reference to the cost involved for providing the service.	
(9).	The CWC has proposed new tariff item under Sl. No.20 for reworking of container at ₹2000 per TEU and ₹3000 per FEU. Charge for Back to town i.e. loading of shut out cargo is also newly proposed at ₹8 per quintal. The basis of arriving at the proposed tariff item may be explained and justified with reference to the cost involved for providing these services.	No reply furnished by CWC.
(10).	The tariff prescribed under Sl. No.13 in the existing Scale of Rates is not found to be included in the proposal. The reasons for deleting this item may be explained.	The tariff prescribed at Sl. No.13 of existing SOR has been proposed at Sl. No.21 of proposed SOR.
(11).	Please furnish detailed computation of revenue estimation at the proposed rate for each of the tariff items as well as the new tariff items proposed by the CWC for the traffic projected and the additional revenue estimation for the years 2011-12 to 2013-14.	Statement showing revenue estimation of the proposed rate for each of the tariff item for the traffic projected and the additional revenue estimation for the year 2011-12 to 2013-14 is furnished.

8.3. The CWC while furnishing reply to the queries raised has made a few modifications in the draft SOR proposed by them earlier which is summarised below:

- The rate proposed for storage of cargo for export operations on reservation basis is proposed to be extended for storage of cargo for import operations as well.

(ii). It has added a new tariff item for storage of import cargo (in open) on volume at ₹11 per cbm/ week and ₹45 per CBM / month. In the comparative position furnished by them about tariff at other CFS near by its operations, the rate for this new items is shown at ₹11 per sq. mtr. / week (for storage on weekly basis) and ₹45 per sq. mtr. / month for storage on monthly basis.

8.4. The KPT vide its letter dated 26 July 2011 has also provided their additional views. The CWC vide letter dated 24 August 2011 has furnished its clarifications on the additional points made by KPT. A summary of the views of KPT and clarifications furnished by CWC are tabulated below:

Sl. No.	Additional views of KPT	Clarifications furnished by CWC
(i).	In the proposal, under FORM-2A, I(C), CWC has indicated traffic figures of 21452, 17110 and 12799 loaded TEU for the years 2008-09 to 2010-11, which do not match with the actual handling of laden containers of 23208, 18235 and 13937 TEUs as reported by the CWC-CFS to Kandla Port Trust. Due to changes in the figures upto 2010-11, the projected figures upto 2013-14 also need to be changed. The figures given by CWC do not seem to be probable in view of the present (declining) trend and other factors.	The figures submitted by KPT appears to include the loaded traffic handled at CFS-II also.  As stated earlier, the CFS-II (Scrap yard) is not covered under license agreement, hence KPT's stand to include figure of CFS-II should not be entertained.
(ii).	Under FORM-2A, at II – Container traffic figures of 62855, 48131 and 42876 TEUs do not match with those furnished to Kandla Port at 41562, 26874 and 25446. Further, based on the present (declining) trend, the existing infrastructure and other factors, it seems highly improbable that CWC-CFS would be able to achieve the projected throughput figures of 49600, 54600 and 61700 TEU during the years 2011-12 to 2013-14.	The figures includes Laden Container movement between CFS and Port, empty movement between CFS and Port and Lift-on/ Lift off of containers at CFS for factors stuffing (F/S) and factors destuffing (F/D) operations. The projections have been made including F/S and F/D also. However, if KPT implement all the clauses/ articles of agreement, which are at present being violated by them, CWC expects to achieve the projected figures.
(iii).	The MGT figures provided earlier by Kandla Port for 2010-11, were based on some estimates. Now that FY 2010-11 is complete, the actual figures may be considered for calculating 'Minimum throughput' for 2010-11. It is further stated that after completion of 2010-11, the projections of containers handling at the Kandla Port's container terminal, have been revised to 1.75 lakh TEU from 1.70 lakh TEU for the years 2011-12, and for the year 2012-13 to 1.80 lakh TEUs from the earlier mentioned figures of 1.75 lakh TEU. Accordingly, CWC may also recalculate and furnish the revised MGT in Form-2A.	There is minor increase in traffic declared by KPT after closing of FY 2010-2011 and it shall not have any significant impact, hence the statement submitted by CWC in June 2011 may be considered as valid.
(iv).	Under Form-2A, at IV – Assessed capacity of the terminal (MTs) has been furnished as 51600 MTs from 2008-09 till 2013-14. It may kindly be clarified whether these figures have been assessed by CWC or TAMP. If they have been assessed by CWC, it may further be clarified whether TAMP, has accepted this assessed capacity. The basis and the method of arriving at this figure of 51600 MTs may also be furnished. This assessed capacity in terms of equivalent TEU may also be furnished alongwith supporting calculations. This is required since in the case of the Port's container Terminal operator - M/s.ABGKCTL, the cargo handling capacity of the container terminal, has been assessed by TAMP, in terms of container TEU.	The capacity of 51600 MT is assessed as per formula (not made known to us). Capacity based on equipment utilisation has already been furnished to TAMP.

(v).	The basis, assumptions and the methodology adopted for arriving at capacity utilization figures in Form-2A for past and future years may be communicated for further comments. It may also be clarified whether the capacity and the throughput at the 'Additional (Scrap) yard' at Kandla, have also been incorporated, in arriving at these utilisation figures	Capacity utilisation is simply arrived by dividing capacity by utilisation. There is no need to seek further comments of KPT in this regard. The CFS-II (Scrap yard) is not covered under license agreement hence KPT's stand to include figure of CFS-II should not be entertained.
(vi)	On checking of the various figures the following discrepancies have been observed:-	
	(a). There is an error in the figures of operating surplus as the 'Other Income' projected at ₹12, ₹12.50, ₹14, ₹14.50 and ₹15 for the years 2010-11 to 2013-14 in Form 2B has not been considered for calculating the operating surplus.	The other income shown in projections is not operating income and is not routine in nature and is nominal. As such, the same has not been considered in computation of operating surplus.
	(b). There is totaling error in working out the figures of Net Surplus.	The annexure is in excel form hence the system itself takes care of totaling, however, total of net surplus has been verified and found in order.
(vii)	There is a wide variation in the projected traffic growth vis-à-vis projected operating income.	The variations in projected income is due to variations in traffic projections.
(viii).	The CWC has crossed the throughput of 5000 TEUs per month in the year 2005-06 itself. Yet it has not projected any significant investment in the year 2011-12 to 2013-14 on equipment/ civil work nor has it proposed any addition to the gross block of assets. The second phase is overdue for development and as such the investment envisaged in the LA during the second phase is required to be incurred by CWC.	KPT is referring traffic of 2005-06, whereas proposal for the period 2008-09 onward and 2008-09 onwards CFS never achieved 5000 TEUs per month and hence does not qualify for IIInd phase investment. However, some of the items such as development of one open yard and equipments as per IIInd phase are already provided fulfilling criteria for IIInd phase.
(ix)	The revenue share payable to KPT has been considered as a part of operating cost which was not allowed by TAMP in its earlier orders.	Revenue expenditure is a part of expenditure and should be considered.
(x)	66% of the total operating cost is equipment hire charges. There is no provision in the LA that allows CWC to hire cargo handling equipment. In fact by incurring a huge expenditure on hire of cargo handling equipment, CWC is in fact avoiding incurrence of capital expenditure on cargo handling equipment. This is nothing but excess claiming of capital expenditure in the form of revenue expenditure.	KPT's stand at this stage should not be considered as existing practice to outsource equipment/ trailers is being exercised since inception of CFS and TAMP have approved/ revised tariff two times. Further, generally at CFSs, the major operative cost is hiring of equipments only. As such, it is on higher side. It is not advisable to acquire such costly equipments and maintenance being Government agency. Hence, operative costs shown in the proposal of CWC is in-order.
(xi).	Since KPT is not entitled to revenue share on empty containers handled at CWC-CFS the charges for the service of transportation of containers from / to container yard to Mundra / nearby CFS for factory stuffing which is not provided for in the LA is a violation of the LA and until the LA is suitably amended and KPT is given its due share on these containers, the same should not be allowed.	No comments.
(xii).	As already stated in the past, the charges for covered storage proposed by CWC are very high as compared to those charges levied by KPT.	KPT's comment is far from the facts as CWC-CFS is running in heavy loss for past two years. Proposed tariff is very competitive as compared to other CFSs. There is no need to compare proposal with KPT's tariff as they have owned the land whereas CWC is paying huge amount in the form license fee, royalty, etc. to KPT.

8.5. The CWC has furnished revised cost statement. It has subsequently furnished updated cost statement with 2010-11 actuals which is brought out in subsequent paragraph.

9. At the joint hearing, users were allowed 7 days time to furnish further comments, if any and forward their comments to TAMP with copies to CWC and KPT. The KPT and CWC were requested to examine the comments of users on receipt of them and furnish their response within 7 days thereafter. The Shipping Corporation of India (SCI) and Northern India Shippers Association (NISA) have furnished their comments. The CWC and KPT have also responded to the comments of SCI and NISA.

10.1. The CWC subsequently vide its letter dated 30 November 2011 has submitted audited Profit & Loss Account and Balance Sheet of CFS Kandla Port duly certified by the Chartered Accountant for the years 2007-08, 2008-09, 2009-10 and 2010-11. It has also updated the cost statements with 2010-11 actuals and has furnished revised cost statement. The CWC has clarified that there is difference in royalty amount reported in Profit & Loss (P/L) Account vis-à-vis statement because in P/L account royalty has been taken on actual basis whereas in the cost statement the royalty is on Minimum Guaranteed Throughput (MGT) basis in anticipation to comply relevant article of agreement between CWC and KPT. Regarding difference in lease rent amount, it has submitted that in the cost statement, the lease rent has been taken on payable/ paid basis in a particular year whereas the profit/ loss account reports lease rent paid in advance basis i.e. for next year. The CWC subsequently vide its letter dated 23 December 2011 intimated the actual containers handled by them for the year 2007-09 is 27941 TEUs. It has reiterated that Phase II investment has not been executed as their turnover is less. It has confirmed that the investments on phase I has been made as per the License Agreement.

10.2. The summary of the revised cost statement filed by the CWC for the years 2010-11 to 2013-14 is tabulated below:

Particulars	2010-11 Actuals	2011-12 Estimates	2012-13 Estimates	2013-14 Estimates
Traffic (in TEUS)	42876	49600	54600	61700
Income	567.09	639.04	703.56	804.74
Operating expenditure including overheads	718.67	807.07	871.66	957.55
Depreciation	110.36	108.41	108.46	108.51
Operating Surplus/ Deficit	(-261.94)	(-276.44)	(-276.56)	(-261.32)
Capital Employed	2061.76	2054.42	2034.26	1926.63
ROCE adjusted for 80% capacity utilisation	240.21	305.29	312.43	300.01
Net deficit	(-502.15)	(-581.73)	(-588.99)	(-561.33)
Net deficit as % of operating income	(-88.55%)	(-91.03%)	(-83.72%)	(-69.75%)

11. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

12. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The Scale of Rates of Central Warehousing Corporation (CWC) was last revised in June 2007 with validity prescribed period upto 31 March 2010. The validity of the existing tariff of CWC has been extended a couple of times and was last extended till 30 September 2011 vide Order dated 2 May 2011.
- (ii). The CWC had revised its cost statement vide its letter dated 21 June 2011. It has subsequently under the cover of its letter dated 30 November 2011 filed revised cost statement updating the cost statements with actuals for the year 2010-11. The original proposal of the CWC along with revised cost statements furnished by CWC under cover of its letter dated 30 November 2011 and additional information/ clarification furnished by CWC during the processing of this case are considered for the purpose of this analysis.

(iii). Clause 2.13 of the tariff guidelines of 2005 mandates review of the actual physical and financial performance of the Major Port Trust and private terminals at the end of the prescribed tariff validity period with reference to the projections relied upon at time of fixing the prevailing tariff. During the last review of tariff of CWC, the estimates for the years 2007-08 to 2009-10 were relied upon. As such, it is necessary to make a comparison of the estimates for the years 2007-08 to 2009-10 with the actuals for the said years.

The approach followed in the last Order to arrive at the estimated position is adopted to assess the actual net surplus/ deficit for the years 2007-08 to 2009-10. The analysis of performance of CWC during the years 2007-08 to 2009-10 along with modifications done in the cost statement filed by the CWC is explained below:

- (a). The revenue impact of 10% tariff increase granted in the last tariff Order (estimated at ₹4.7 crores for the three years) is adjusted in the income estimation for the years 2007-08 to 2009-10.
- (b). The items of actual Income and expenditure as well as net fixed assets furnished by the CWC in the cost statement as well as sum of income and expenditure do not match with the figures reported in the Audited Profit and Loss statement and Balance Sheet. Despite request, CWC has not furnished a statement reconciling the net surplus/ deficit in the cost statement with the profit/ loss reported in the Audited Profit and Loss statement of the respective years. The actual figures reported in the Audited Profit and Loss Statement are, therefore, considered to analyse the past performance.
- (c). The actual income reported in the Annual Accounts for each of the years 2007-08 to 2010-11 is considered except interest income reported under the head Miscellaneous receipts which is not considered as income in fixation of tariff of major port trusts/ private terminals.
- (d). The CWC has stated it has offered discount only in respect of ground rent of empty containers with effect from May 2010. As against the rate approved by the TAMP at ₹26.15 per TEU per day, it has offered at a concessional rate of ₹20/- per TEU per day and also extended free period from 7 days to 12 days. Despite request, the CWC has not furnished the financial revenue impact of such concession allowed by them. Without details of empty containers which stayed beyond free period, the revenue impact of such concession allowed cannot be ascertained. It may, however, be relevant to state here that the average dwell time of empty container is reported to be 3 days by CWC as against prescribed free period of 7 days in the existing Scale of Rates. Based on the above position reported by CWC, it appears that the concessional tariff stated to have been allowed in storage charge for empty container could not have resulted in any significant revenue impact.
- (e). The license agreement was signed by the CWC in February 2002. During the processing of the last tariff revision, CWC had clarified that in the competition bidding, it was the only technically qualified tenderer. Since there is no second bid available for comparison, it had sought pass through of the entire royalty payable to the KPT on the Minimum Guaranteed Throughput envisaged in its proposal. In the current proposal as well the CWC has included royalty payable to KPT at that too at the MGT level as a pass through for the past period 2007-08 to 2010-11 as well in the future estimates for the years 2011-12 to 2013-14. The tariff guidelines of 2005 do not cover the situation where there is single technically qualified bidder and no other bid is available for comparison. During the last tariff, the Government was requested to advise in the matter of treating revenue share/ royalty in such cases for tariff fixation. The Government has not conveyed its decision in this regard.

In the absence of any specific direction from the Government about the treatment of royalty in instant case where no other bid is available for comparison, the royalty payable by CWC is not allowed as pass through for the past period in line with the approach followed in the last tariff Order. The same approach is followed in the future estimates.

If any decision contrary to this position considered in this analysis is received from the Government, this Authority shall undertake to review the tariff of the CWC to correctly reflect the decision of the Government.

- (f). The CWC has clarified that the lease rental reported in the Audited Accounts pertains to the amount paid to the KPT in advance for the next year as per the LA. The lease rental considered in the cost statement is stated to be the amount payable by it to KPT for the relevant year as per the License Agreement. The KPT has also endorsed that the lease rental indicated by the CWC in the cost statement for the past period is correct. In view of the clarification furnished by the CWC, lease rent as indicated by the CWC in the cost statement is considered.
- (g). In the last tariff Order of July 2009, the upfront fee and lease premium payable to KPT was amortised over the project period at ₹11.40 lakhs per annum. The same approach is followed in the analysis of the actuals for the past period.
- (h). The net fixed assets as per Audited Annual Accounts of the respective years are taken except the value of land lease hold reported as part of the net fixed assets. The CWC has included the value of lease hold land as part of the net fixed assets and has also considered depreciation thereon. The land has been leased by KPT to the CWC for 30 years project period. The license fee payable to KPT is captured as revenue expense in the cost statement. Value of lease hold land is excluded from the net fixed assets reported in the Audited Balance Sheet and depreciation account is also suitably modified to this effect.

As was done in the last tariff Order, the un-amortised portion of upfront fee and lease premium is considered as part of capital employed for computation of return.

- (i). Working capital is computed as per the norms prescribed in the guidelines. Cash balance has been calculated at one month's cash operating expenses. Inventory is considered as nil as indicated by CWC. Current liability as reported in the Audited Balance Sheet is considered. The CWC has reduced the negative working capital from the net fixed assets while computing the capital employed. Whenever the working capital becomes negative, it is considered as NIL in line with the approach followed in similar circumstances in other cases. Thus, the Capital Employed comprises of only Net Block of Assets and unamortized upfront fee which comes to ₹3637.99 lakhs, ₹3643.73 lakhs, ₹3532.86 lakhs and ₹3424.38 lakhs for the years 2007-08 to 2010-11 respectively.

As per the Order passed by this Authority on 30 September 2008, prepayments of certain expenses which flow from the provisions of the Licence Agreement can be considered as Sundry Debtors. The CWC has stated that as per clause 5.2 of the license agreement it is required to pay lease rentals in advance to KPT. It has also stated that the lease rental reported in the Audited Accounts pertain to advance payment to KPT for the next year. Since the said advance payments are governed by LA provisions there is a case to consider such pre-payments as part of working capital for the purpose of allowing return. Recognising that the advance payment will get adjusted against the rent payable for the respective month and at the year end of the entire advance is adjusted the

average of the pre-payment at 50% of the lease rentals reported in the audited accounts in each of the years is considered as part of working capital. This is in line with the approach followed in the case of Chennai Container Terminal Limited, South West Port Limited, etc.

(j). In the last tariff Order of July 2007, the capacity utilisation of the CFS was estimated to be 60%, 72% and 74% for the years 2007-08 to 2009-10 respectively. During the last tariff revision, the capacity of the CWC was considered at 1,20,000 TEUs for the years 2007-08 and 2008-09 as indicated by the CWC in the original proposal and from the year 2009-10 it was considered at 1.40 lakh TEUs. Despite request, the KPT being the licensor has not indicated the capacity of CWC.

During the processing of this case, the CWC has stated that the capacity of CFS can be taken at 1,40,000 TEUs and even the License Agreement states that in the entire area, CWC can handle 1,40,000 TEUs per annum.

The capacity utilisation for the throughput achieved works out to be 41%, 52% and 34% for the years 2007-08 to 2009-10 and 30.63% in the year 2010-11. The tariff guidelines of 2005 prescribe a minimum capacity utilisation of 60% for claiming full Return on Capital Employed (ROCE). Clause 2.9.11. of the tariff guidelines of 2005 stipulates that if the investment made by the private operator is in accordance with the obligations under the concession agreement it will be considered for ROCE even if full capacity utilisation is not achieved.

Appendix 6 of the LA gives details of the investment to be made in the second phase on various equipment/ civil work when the container traffic reaches 5000 per month. However, development of second phase as envisaged in the license agreement has not been made as volumes have not reached the threshold level. The KPT has stated that in the year 2005-06 CWC achieved 5000 TEUs per month and hence the investment as per second phase is overdue. The CWC has confirmed that 5000 TEUs per month was never achieved by them from 2008-09 onwards and hence it does not qualify for IIInd phase investment. Despite that, the CWC claims that some investment on development of one open yard and equipment as per IIInd phase are already provided by them. In view of the clarification furnished by the CWC regarding second phase investment and recognising that first phase investments are reportedly as per the Licence Agreement, full return of 16% is allowed on the modified capital employed following the provision prescribed in the tariff guidelines.

(iv). (a). A summary of the comparison of the actuals vis-à-vis the estimates considered in the last tariff Order is tabulated below:

(₹ in lakhs)

Particulars	Estimates reflected upon in the July 2007 Order				Actuals			Total for the years 2007-08 to 2009-10	% Variation
	2007-08	2008-09	2009-10	Total for the years 2007-08 to 2009-10	2007-08	2008-09	2009-10		
Traffic (in TEUs)	72030	86440	103750	262200	27941	62855	48131	138927	-47%
Operating Income	1450.68*	1698.44*	1992.58*	5141.71	1001.48	957.67	687.04	2646.19	-48.5%
Total Exps (incl. Dopr)	1260.56	1493.92	1822.46	4576.95	927.73	981.07	817.39	2726.19	-48.4%
Surplus before Return	190.12	204.52	170.12	564.78	73.75	23.40	130.35	98.00	-114.2%
Capital Employed	2536.50	2383.60	3144.70	2688.27 <sup>®</sup>	3637.99	3673.73	3532.66	3604.86 <sup>®</sup>	34.1%
ROCE @ 16%	405.84	381.38	503.15	430.12 <sup>®</sup>	582.08	583.0	565.26	576.78 <sup>®</sup>	34.1%
Net Surplus after ROCE and adjustment of past period deficit of ₹85.46 lakhs per annum in the estimates	-301.10	-262.31	-418.49	-981.99	-508.33	-606.40	-695.61	-1810.33	

\* The operating income estimates are updated to consider the effect of 10% increase granted in the last tariff Order.

® Denotes the average for the years 2007-08 to 2009-10.

(b). As seen from the above table, the aggregate of actual net deficit after admissible cost and permissible return for the years 2007-08 to 2009-10 is ₹18.10 crores as against the estimated deficit position of ₹9.82 crores as per the tariff Order of June 2007.

As per clause 2.13. of the tariff guidelines, if review of actual physical and financial performance for the previous tariff cycle shows the variation of more than + or - 20% with reference to the actuals, then 50% of such accrued benefit/ loss has to be adjusted in the next tariff cycle.

(c). The variation in both the physical as well as the financial performance is seen to be more than 20%. As can be seen from the above table, the actual traffic handled is 47% lower compared than the estimated level. The CWC has stated that lower container traffic handled by the Container operator ABGKCTL at KPT and violation of some of the provisions of license agreement by the KPT has resulted in lower volume of container traffic at CWC. The CWC itself admits underutilization of its facilities. Recognising the under utilisation of the capacity of the CFS facilities and also bearing in mind that last tariff Order did not cover the full deficit position reflected by the cost statement while granting tariff revision, it is not found necessary to compensate for past losses suffered for the years 2007-08 to 2009-10. Even the CWC has not claimed to adjust the past period loss over the future tariff.

(v). The validity of the existing Scale of Rates of CWC has been extended beyond 31 March 2010, subject to the condition that the surplus over and above the admissible cost and permissible return accruing to CWC for the period after 1 April 2010 will be set-off fully, in the tariff to be fixed for the next cycle. The cost statement for the year 2010-11 is prepared following the same approach explained in the preceding paragraph for the period 2007-08 to 2009-10. Since the year 2011-12 will draw to a close by the time this Order is implemented, the cost position reflected based on the estimates furnished by the CWC which is analysed subsequently is also considered as part of the past period subject to review of actuals during the next tariff revision exercise. If the variation is found to be more than the level prescribed in the revised tariff guidelines, it shall be adjusted in the next tariff validity cycle.

The modified cost statement reveals a deficit of ₹758.61 lakhs for the year 2010-11 and for the year 2011-12 the estimated deficit is ₹690.06 lakhs over and above the admissible cost and permissible return. Since the activity shows a loss for the years 2009-10 and 2010-11 (estimates) and for the reasons explained in the preceding paragraph no adjustment is required to be done in the future estimates.

(vi). (a). The actual traffic handled by CWC during the year 2010-11 is reported to be 42876 TEUs. As against this, the traffic projected by the CWC 49600 TEUs in the year 2011-12, 54600 TEUs in the year 2012-13 and 61700 TEUs in the year 2013-14. There seems to be some arithmetical error in conversion of FEUs into TEUs in the income calculation sheet furnished separately. Based on the detailed income computation furnished by CWC, the throughput projection comes to 49620 TEUs in the year 2011-12, 54625 TEUs in the year 2012-13 and 63705 TEUs in 2013-14. The corrected position is considered in the cost statement.

(b). The KPT has projected the container throughput for the years 2011-12 to 2013-14 at 1,70,000 TEUs, 1,75,000 TEUs and 1,92,000 TEUs respectively. The container traffic considered in the recent tariff revision case of the Container terminal operator ABGKCTL operating at KPT is 176267 TEUs, 193894 TEUs and 213283 TEUs for the corresponding years. As per the LA, the MGT at 36% of the throughput works out to 63456 TEUs, 69834 TEUs and 76781 TEUs for the years 2011-12 to

2013-14 respectively. The traffic estimated by the CWC is found to be significantly lower than the MGT based on the traffic projection relied upon in the case of ABGKCTL.

(c). The KPT has maintained that based on the present (declining) trend, the existing infrastructure and other factors, it seems highly improbable that CWC-CFS would be able to achieve the projected throughput figures of 49600, 54600 and 61700 TEU during the years 2011-12 to 2013-14.

The CWC has repeatedly alleged that due to violation of the License Agreement by the KPT and also due to lower traffic at the Container terminal operator by ABGKCTL at KPT, the CWC could not achieve the traffic at the MGT level of traffic. The KPT has maintained that no provision in MOU requires KPT to compel all users to route all their containers through CWC-CFS in preference to other CFS at Gandhidham. It is for the CWC to achieve the MGT by canvassing business, providing cost-efficient service, trade promotion etc.

It is not for this Authority to dwell upon these issues of disagreements between the CWC and the KPT. The KPT and the CWC may examine the points of disagreement and resolve the matter amicably or by taking the remedial measures available in the Licence Agreement.

The CWC has contended that inspite of odds brought out by them, it will intensify efforts to achieve the projected traffic. That being so, the traffic as estimated by the CWC is considered. The traffic projections estimated by the CWC subject to correction of calculation/ reporting error shows growth of 15%, 10% and 16% for the years 2011-12 to 2013-14 over the actuals/ estimates of the respective previous years.

The KPT has stated that the traffic figures given to them by CWC include the traffic of the additional scrap yard referred as CFS-II developed at Kandla. The KPT pointed out that the capacity and traffic of the CFS-II should also be considered in the current proposal. The CWC has clarified that the CFS-II (Scrap yard) is not under the purview of the license agreement and hence not considered in its proposal. The tariff arrangement followed for the CFS-II operated by CWC is not known. The KPT has not brought out the nature of arrangement under which the CWC is providing the service at the CFS-II. The KPT is advised to examine the whole matter and initiate appropriate action for fixation of tariff, if it falls within the port limits. As far as this exercise is concerned, it is limited to the initial CWC-CFS being operated under the LA dated 12 February 2002.

(vii). (a). The CWC has furnished workings of income estimation from container / cargo handling based on the existing level of tariff for the traffic projected. The income estimated by the CWC at the existing tariff level is relied upon.

(b). The storage income for the years 2011-12 to 2013-14 shows 7%, 10% and 13% increase over the actual/ estimates of the respective previous year. The income from the storage reported in the past period also indicates that this item of income does not commensurate with the traffic growth. The storage income as estimated by the CWC at the existing tariff is relied upon and considered.

(c). As stated earlier, the CWC has not considered some miscellaneous income in the past period which has been considered by us as part of the FMI. The past trend shows this income is in the range of ₹20 to 30 lakhs per annum. Actual miscellaneous receipt (excluding interest) for the year 2010-11 is maintained for the years 2011-12 to 2013-14.

(d). It may be brought out here that the traffic as well as the income estimation furnished by the CWC does not include any estimates for movement of containers between CWC-CFS and Mudra and their stuffing/ de-stuffing operations for which new tariff items are proposed by the CWC but are not approved for the reasons explained in the subsequent paragraph

(viii). (a). Clause 251 of the revised tariff guidelines requires that the expenditure projections of the major ports/ terminal operators should be in line with traffic adjusted for price fluctuations with reference to current movement of Wholesale Price Index (WPI) for all commodities as announced by the Government of India. This Authority has decided to allow an escalation factor of 6% for the expenditure projections in all tariff cases of major ports and private terminals to be decided in the financial year 2011-12.

(b). The major item of expense in CWC is equipment hire which is paid to contractors for the services outsourced. The CWC has furnished detailed computation of the payments at the outsourced rate for the traffic projected. It has substantiated the unit rate adopted for estimating this cost item with a contract copy dated 23 July 2010 entered by CWC with the contractor for the services outsourced. The contract shows that the rates are valid for five years and, therefore, CWC has not considered any escalation in the unit rate of contract.

(c). The analysis of the cost statement filed by the CWC shows that the total operating expenditure and the management and general overheads excluding equipment hire, which will vary with the traffic, depreciation, lease rental and upfront fee amortisation is estimated at ₹343.90 lakhs for the year 2011-12, ₹358.73 lakhs and ₹373.70 lakhs as against actual expense of ₹343.17 lakhs in the year 2010-11. The expense estimated for the year 2011-12 is almost at the level of 2010-11 and for the subsequent two years the increase is around 4.2% per annum which is well within the admissible 6% annual escalation.

(ix). The lease rentals for the years 2011-12 to 2012-13 is estimated by the CWC applying 5% annual escalation over the actuals/ estimates of the previous year in view of specific provision in the LA. The KPT has endorsed the lease rent considered by the CWC in the cost statement for the past period. It has not made any adverse comments on the lease rental estimated by CWC for future. The lease rent as estimated by CWC is taken into account.

(x). The depreciation for the years 2011-12 to 2013-14 are considered at the level reported in the Annual Accounts in the year 2010-11 as the CWC has not proposed any additions to the gross block of assets.

(xi). The CWC has not estimated any additions to the gross block of assets during the current tariff cycle. The net fixed assets for the years 2011-12 to 2012-13 are considered taking the net fixed assets reported in the Annual Accounts for the year 2010-11 as the base subject to excluding the value of land lease hold for the reason explained earlier. The un-amortised upfront fee is considered as part of the capital employed for computing return as done for the past period.

(xii). Cash balance has been calculated at one month's of modified cash expenses as per the norms prescribed in the guidelines. CWC has indicated the inventory as nil. The actual current liabilities reported for the year 2010-11 is considered for the years 2011-12 to 2013-14.

The Working Capital results in a negative figure. As stated earlier, the CWC has reduced the net fixed assets to the extent the working capital is negative. Working Capital is, however, taken as NIL.

(xiii). Subject to above modification, the Capital Employed for the years 2011-12 to 2013-14 at ₹3315.42 lakhs, ₹3206.46 lakhs and ₹3097.50 lakhs respectively is considered in this analysis

(xiv). Based on the capacity of the terminal assessed at 1.4 lakhs TEUs, the capacity utilisation of the CFS comes to 35%, 39% and 46% in the years 2011-12 to 2013-14

The tariff guidelines of 2005 prescribe a minimum capacity utilisation of 60% for claiming full Return on Capital Employed (ROCE). Clause 2.9.11. of the tariff guidelines of 2005 stipulates that if the investment made by the private operator is in accordance with the obligations under the concession agreement it will be considered for ROCE even if full capacity utilisation is not achieved. The investments made by CWC are found to be as per the Licence Agreement. Hence, 16% return is allowed on the modified capital employed as per the relevant provision of the tariff guidelines.

(xv). Subject to the above discussions, the cost statement filed by the CWC for the years 2011-12 to 2013-14 has been modified. The modified cost statement is attached as Annex - I. As stated earlier the estimates of 2011-12 subject to modification explained in the preceding paragraphs shows a deficit which is considered as part of past period analysis as the year will close to an end by the time this Order comes into effect. The revised tariff is, therefore, to be determined based on the estimates for the three years 2012-13 and 2013-14. The results disclosed in the cost statement at the existing tariff level is summarized below:

(₹ in lakhs)

Particulars	2012-13	2013-14	Total
Operating Income	703.56	804.74	1508.30
Net Deficit	(-) 657.04	(-) 605.89	(-) 1262.94
Net Deficit as a percentage of Operating Income	(-) 93.39%	(-) 75.29%	(-) 83.73% (Avg)

(a). As per the position reflected in the cost statement for the years 2012-13 and 2013-14, the existing tariff need to be increased by 84% to meet the deficit of ₹1262.94 lakhs. As against that, the CWC in the current proposal has proposed to increase the existing tariff for movement of import laden container including lift on by 20%, movement of export laden container by 39%, empty container movement by 72%, destuffing by 57% (for general cargo), stuffing by 39%, storage charge by 30% to 58%, ground rent by 44% in the first slab of ground rent and thereafter by 27%, 33% increase in reefer plugging facility, carting and lift on/lift off by around 90% etc. Thus percentage increase in the existing tariff proposed by the CWC are different for different tariff items. The CWC has clarified that wherever there is scope to increase the existing rates to competitive level for certain tariff items higher increase is proposed by them. The CWC has reported that the increase proposed is mainly to cover the shortfall between the income and expenditure, as a whole, to make the unit financial viable. It can be seen that for the past period from 2007-08 to 2010-11 actuals and 2011-12 estimates, the total deficit assessed is ₹3259 lakhs. The past losses are not considered for adjustment in future tariff.

At the tariff proposed by CWC, the additional income of ₹10.28 crores is likely to be generated for the two years 2012-13 and 2013-14. Thus, even at the tariff proposed by CWC the deficit of ₹2.35 crores would remain uncovered. The position maintained by CWC may be perhaps in realisation of underutilisation of its facilities.

(b). Clause 5.4. of the tariff guidelines stipulates that the handling charge for 40' container shall be 1.5 times the rate for 20' container and for storage charge it shall be 2 times the rate for 20' container. The rates prescribed in the existing SOR maintain the differential in the tariff for 20' and 40' at

1.5 times for all the items except for storage where the differential in tariff is prescribed at 2 times as per the guidelines. The rates proposed by the CWC do not maintain the stated differential tariff for 20' and 40' container for most of the items. The CWC has clarified that in the recent contract awarded by the CWC to the service provider, in some of the cases, particularly the heavy cargo, the rates are higher than 1.5 times of the 20' container and the differential in the rate for 20' and 40' is not followed. In principle, it agrees to have the handling charges for 40' containers at 1.5 times rates of 20' containers as per guidelines. The proposed rates for 40' are modified to maintain the differential in the tariff at the level prescribed in the existing SOR. By doing this modification, the additional revenue at the proposed tariff will increase marginally to ₹10.31 crores for the two years period 2012-13 and 2013-14 instead of ₹10.28 crores estimated by CWC.

Subject to this modification, the proposed tariff is approved except those specifically disallowed for reasons given in the subsequent part of the analysis.

The deficit in this case arises mainly because of underutilisation of the capacity created which is admitted by the CWC and as a matter of fact the operator does not even envisage to reach the Minimum Guaranteed Throughput (MGT) prescribed in the Licence Agreement. The CWC may take necessary steps to improve the volumes and thereby reduce the uncovered deficit.

- (xvi). (a). The CWC has proposed to rationalize the description of the services in Chapter II for a few items. The users have not pointed out any objections on the modifications/ rationalisation proposed in the description of a few services. The few modifications proposed in description of various services is approved as proposed by the CWC.
- (b). The existing Scale of Rates prescribes time limit of 24 hours and 12 hours respectively for completion of service after the issue of job order irrespective of any detention due to offloading / loading delays or traffic congestion for a few services which is proposed to be deleted. CWC has confirmed that it completes the operations within the prescribed time limit of 24 and 12 hours respectively normally. However, it has been felt that due to congestion and break-down of equipment at the Port terminal, the vehicles are being delayed for hours and some time, time limit may not be adhered to by the service provider. The CWC has got the similar time limits in the contract with the service provider and the same would be maintained depending on the situation. It, however, proposes to delete the time limit from the SOR. None of the users have made any objection to the modification suggested by the CWC. The proposed modification is accepted in view of the clarification furnished by the port.
- (c). The CWC has proposed separate higher rates for handling heavy cargo/ metal scrap. It has explained that earlier such cargo were not handled but of late such cargo is being handled and the cost for handling scrap and heavy cargo has increased considerably as the labour is demanding higher rate for such a cargo and also the deployment of equipment is also causing financial burden on the service provider. Based on the justification furnished by the CWC and recognising that the contract rate awarded by them also show separate higher rate for handling such cargo, separate rates proposed for these cargo items is approved.
- (xvii). (a). Free period for import containers is proposed to be reduced from existing seven days to five days and free period for empty container is proposed to be reduced from ten days to seven days. The tariff guidelines allow the individual port / operator to propose free period. In view of this provision in guidelines and recognising that reduction proposed in the free period is

to act as a deterrent from long stay of cargo in the CFS and to encourage the quick clearance of the containers/ cargo, the proposed reduction in the free period for the two category of container is accepted as proposed by the port. The CWC has not quantified any increase in income on account of reduction in the free period. Any revenue arising on this account can go to meet the shortfall in the deficit not covered by the tariff proposed by the CWC.

- (b). The existing SOR of CWC prescribes free period of three days on export container after stuffing and destuffing and 7 days free period for parking empty container at CFS under the ground rent and three days free for import LCL cargo in CWC godown in respect of containers received from Kandla Port at CWC CFS in the storage schedule which are not included in the proposed SOR. The condition stating uncleared cargo / container beyond 30 days will be shifted to disposal unit at the cost of importer/ CHA/ shipping lines is also not included in the proposed SOR. The CWC has not given any specific reasons for not retaining these existing conditions. In the revised SOR, the existing conditions are retained. The general conditions that free period shall exclude Custom's notified holidays and non-operating days of the CFS and that the ground rent shall not accrue for the period the CWC is not in a position to deliver/ shift containers/ cargo for reasons attributable to CWC are also retained in the revised Scale of Rates in line with the prescription at all other major ports and private terminals. The other general terms and conditions prescribed in the existing Scale of Rates are retained in the revised Scale of Rates except for updating the penal rate of interest to 16.75% being 2% above the prevailing Prime Lending Rate of the State Bank of India reported at 14.75%.
- (c). In the revised proposed SOR filed by CWC dated 21 June 2011, the storage charge for export operation proposed on reservation basis is proposed to be extended to import operations as well. The proposal of the CWC to extend the tariff arrangement on reservation basis applicable for export cargo to import cargo as well is accepted.
- (d). The existing SOR prescribes storage charge for import operations for covered area. In the revised SOR filed vide its letter dated 21 June 2011, it has proposed separate storage charge on volume basis at ₹11 per CBM per week or part thereof and ₹45 per CBM per month. In a statement showing the comparative position of CFS tariff of CWC-CFS with other CFS operators nearby its CFS, the proposed rate is shown to apply per sq. mtr. per week or per month instead of per CBM. It is understood from the CWC that the rate has to be on sq. mtr. basis and not on cbm basis. Though the CWC has not explained any basis of arriving at the rate proposed, comparison of this new tariff item with the rate proposed for storage of cargo on reservation basis at ₹170 per sq.mtr/ month shows the conversion to weekly basis comes to ₹42.50 per sq mt/ week as against which the CWC has proposed the rate for storage of cargo on volume basis at ₹11 per sq/ week and ₹45 per sq. mtr./ month for storage of cargo in open area. Based on the comparison and recognising that the proposed rate on volume basis is for storage of cargo in open area and for general storage (i.e. not on reservation basis), the proposed tariff is approved.
- (e). The CWC has added a note in the revised SOR stating that the import storage rate shall apply for Public Bonded Warehouse also. The rate prescribed is for storage of cargo and it may not be necessary to indicate any specific name assigned by CWC to the warehouse. The applicable rate prescribed will apply commonly for storage of cargo in the CWC CFS complex in Kandla.

(xviii). The CWC has proposed new tariff items at Sr. No.8, 9 and 12 for factory destuffing/ stuffing at CWC-CFS/ CY and movement to port/ any yard at Gandhidham or Mundra and movement of laden and empty container between CFS and Mundra. The KPT has raised serious objections to the proposed tariff items and stated that as per the LA, the transportation of containers/ cargo is allowed only from Container yard in the port to CFS and back and does not allow transportation/ movement of containers from/ to container yard inside port to Mundra/ nearby CFS for factory stuffing/ de-stuffing. The port has stated that the proposed tariff items are serious violation of the License Agreement and in fact amount to serving Mundra Port and hence should not be allowed.

**It is not for this Authority to interpret the provisions of the LA in this matter. The KPT and the CWC may examine and resolve the points of dispute between them as per the LA.**

It may, however, be stated here that the point relating to notification of rates for Bonded Trucking services offered by the Chennai Container Terminal Limited (CCTL) for transportation "outside the port area" has been examined in depth by this Authority in its Order no.TAMP/45/2007-CCTL dated 19 June 2008 wherein it is held that the function of transportation of goods offered by CCTL outside the port will not come under the scope of Section 42 of the Major Port Trusts Act and hence does not fall under regulatory oversight of this Authority. If the service is not covered under Section 42, a tariff levied may not require approval of this Authority under Section 48 of the MPT Act. Flowing from the decision taken the CCTL case, the tariff proposed by CWC for movement outside the port area does not fall under the ambit of this Authority and hence not approved. By way of abundant caution, it is mentioned that the decision not to approve the said tariff item should not be construed as an incidental approval of this Authority to the service provided by CWC. The Licensing Authority i.e. the KPT must ensure that its Licencee is functioning within the scope of the licence granted by it. It may be noted that the additional revenue estimation at the proposed tariff does not consider income for these items.

(xix). The existing SOR prescribes tariff for movement / shifting of cargo from one place to any other place within the CFS. In the proposed SOR, new entry is proposed for movement / shifting of cargo from one place to any other place within the same godown (for weighment or for any other purpose) at par with the rate proposed for movement of cargo within the CWC complex. The CWC has clarified that the cost involved is almost the same and hence same tariff is proposed. The proposed tariff is extended to cover the applicable for movement within the same godown or different godown situated within the CWC-CFS premises.

(xx). The CWC has proposed new tariff item under Sl. No.20 for reworking of container at ₹2000 per TEU and ₹3000 per FEU and ₹8 per quintal for Back to town i.e. loading of shut out cargo. The tariff proposed is approved as proposed by CWC.

(xxi). As regards locking charges, the SOR proposed by CWC shows reduction from the existing rate ₹20.90/ TEU per day to ₹20 per TEU/ day. The reasons for proposing reduction only in this tariff item when it has sought increase in all the other items in view of deficit position is not known. In the revised SOR, the existing tariff for this item is increased by 84% to the extent of deficit reflected in the cost statement. In any case this is an optional service offered at the request of users and hence may not have significant financial impact.

(xxii). This Authority vide Order No.TAMP/49/2007-CWC dated 9 July 2010 had approved charges for rendering fumigation service. The CWC has not incorporated the tariff from these services in the proposed SOR. The same are included at the level approved in the July 2010 Order.

(xxiii). The validity of the existing Scale of Rates of the CWC was last extended till 30 September 2011. The financial position for the years 2012-13 to 2013-14 is considered in determining the tariff of the CWC and the estimates for the year 2011-12 is considered as past period analysis. That being so, the revised tariff approved is effective from 1 April 2012. The CWC is allowed to continue to levy the existing tariff till the implementation of the revised Scale of Rates. As already mentioned earlier, the cost position considered in this analysis is for two years i.e. 2012-13 and 2013-14 hence the validity of the revised Scale of Rates will also expire on 31 March 2014.

13.1 In the result, and for the reasons given above, and based on the collective application of mind, this Authority approves the revised Scale of Rates of the CWC which is attached as Annex - II.

13.2. The revised Scale of Rates will come into effect from 1 April 2012 and shall be in force till 31 March 2014. The approval accorded will automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority.

13.3. The tariff of the CWC has been fixed relying on the information furnished by the port and based on assumptions made as explained in the analysis. If this Authority, at any time, during the prescribed tariff validity period, finds that the actual position varies substantially from the estimations considered or there is deviation from the assumptions accepted herein, this Authority may require the CWC to file a proposal ahead of the schedule to review its tariff and to setoff fully the advantage accrued on account of such variations in the revised tariff.

13.4. In this regard, the CWC requested furnish a report of the actual physical and financial performance within 15 days of completion of each quarter of a year i.e. for the period ending on 30 June, 30 September, 31 December and 31 March of each of the years in the same format in which the cost statement for the tariff proposals are filed. The report should also be accompanied with the reasons for variation from the estimates relied upon for fixing the tariff in force. If a variation of (+/-)20% is observed between the actual and the estimates for two consecutive quarterly period, TAMP will call upon the concerned port trust to submit their proposal for an ahead of scheduled review. If the CWC fails to file a tariff proposal within the time limit to be stipulated by TAMP, this Authority will proceed *suomotu* review of the tariff.

RANI JADHAV, Chairperson  
[ADVT. III/4/143/11/Exty.]

## ANNEX - I

## COST STATEMENT OF CENTRAL WAREHOUSING CORPORATION FOR CFS OPERATIONS AT KANDLA PORT TRUST

Sr. No.	Particulars	2010-11 Actuals	Estimates by CWC			2010-11 Actuals relying on figures reported as per Audited Accounts	Modified estimates		
			2011-12	2012-13	2013-14		2011-12	2012-13	2013-14
	Traffic (in TEUs)	42,876	49800	54600	61700	42876	49620	54625	63705
<b>I</b>	<b>Total Operating Income</b>								
	(i). Container Handling income	297.84	345.27	380.37	439.82		345.27	380.37	439.62
	(ii). Cargo handling income	62.30	72.32	79.59	89.85	548.99	72.32	79.59	89.85
	(iii). Others (Storage) income	206.95	221.45	243.6	275.27		221.45	243.6	275.27
	<b>Total (I to III)</b>	<b>567.09</b>	<b>639.04</b>	<b>703.56</b>	<b>804.74</b>	<b>548.99</b>	<b>639.04</b>	<b>703.56</b>	<b>804.74</b>
<b>II</b>	<b>Operating Costs (excluding depreciation)</b>								
	(i). Repairs & Maintenance	0	0	0	0	11.28	11.96	12.67	13.43
	(ii). Royalty / revenue share	70.22	83.03	98.19	118.11	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii). Market Facilitation Payment (for services outsourced)	284.02	306.21	337.28	386.58	270.91	306.21	337.28	386.58
	(iv). Lease Rentals	57.92	60.82	63.85	67.05	57.92	60.82	63.86	67.05
	(v). Insurance	12.50	13.00	13.50	14.00	11.29	11.29	11.29	11.29
	<b>Total (I to V)</b>	<b>404.66</b>	<b>463.06</b>	<b>512.82</b>	<b>583.74</b>	<b>351.40</b>	<b>378.32</b>	<b>412.43</b>	<b>464.92</b>
<b>III</b>	<b>Depreciation</b>	<b>110.36</b>	<b>108.41</b>	<b>108.46</b>	<b>108.51</b>	<b>97.56</b>	<b>97.56</b>	<b>97.56</b>	<b>97.56</b>
<b>IV</b>	<b>Overheads</b>								
	(i). Management & Administration overheads	195.00	220.00	230.00	240.00		220.00	230.00	240.00
	(ii). General Overheads	51.00	56.00	58.00	60.00	299.91	56.00	58.00	60.00
	(iii). Preliminary expenses & Upfront Payment write off	11.40	11.40	11.40	11.40	11.40	11.40	11.40	11.40
	(iv). Contribution of Provident fund	12.51	12.51	13.14	13.79	20.69	12.51	13.14	13.79
	(v). Others	44.10	44.10	46.30	48.62	Treated as part of general overheads	44.10	46.30	48.62
	<b>Total (I to V)</b>	<b>314.81</b>	<b>344.61</b>	<b>358.04</b>	<b>373.61</b>	<b>332.00</b>	<b>344.01</b>	<b>358.84</b>	<b>373.81</b>
<b>V</b>	<b>Operating Surplus / (Deficit) (I) - (II) - (III) - (IV)</b>	<b>-261.94</b>	<b>-276.44</b>	<b>-276.56</b>	<b>-261.32</b>	<b>-231.97</b>	<b>-180.85</b>	<b>165.27</b>	<b>-131.55</b>
<b>VI</b>	<b>FMI Less FME</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>21.26</b>	<b>21.26</b>	<b>21.26</b>	<b>21.26</b>
<b>VII</b>	<b>Surplus Before Interest and Tax (V) + (VI)</b>	<b>-261.94</b>	<b>-276.44</b>	<b>-276.56</b>	<b>-261.32</b>	<b>-210.71</b>	<b>-159.59</b>	<b>-144.01</b>	<b>-110.29</b>
<b>VIII</b>	<b>Capital Employed</b>	<b>2061.76</b>	<b>2054.42</b>	<b>2034.26</b>	<b>1926.63</b>	<b>3424.38</b>	<b>3315.42</b>	<b>3206.46</b>	<b>3097.50</b>
<b>IX</b>	RoCE Maximum permissible considered at 16% as against 15% considered by CWC	300.27	305.29	312.43	300.01	547.90	530.47	513.03	495.60
<b>X</b>	Capacity Utilization	80%	80%	80%	80%	31%	35%	39%	46%
<b>XI</b>	RoCE adjusted for capacity utilization	240.21	305.29	312.43	300.01	547.90	530.47	513.03	495.60
<b>XII</b>	<b>Net Surplus / (Deficit) (VII) - (XI)</b>	<b>-502.15</b>	<b>-581.73</b>	<b>588.99</b>	<b>561.33</b>	<b>-758.61</b>	<b>-690.06</b>	<b>-657.04</b>	<b>-605.89</b>
<b>XIII</b>	<b>Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XII/I in %)</b>	<b>-89.55%</b>	<b>-91.03%</b>	<b>-83.73%</b>	<b>-69.75%</b>	<b>-138.18%</b>	<b>-187.98%</b>	<b>-93.39%</b>	<b>-75.29%</b>
<b>XIV</b>	<b>Average Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income</b>	<b>-61.58%</b>					<b>-83.73%</b>		

**Annex - II**

**CENTRAL WAREHOUSING CORPORATION**  
**Scale of Rates**

This Scale of Rates sets out the charges payable to the Central Warehousing Corporation for the services and facilities provided at its Container Freight Station at Kandla Port Trust.

**General Terms and Conditions:**

- (1). (i). The user shall pay penal interest @ 10.75% on delayed payments of any charge under this Scale of Rates. Likewise, the CWC shall pay penal interest on delayed refunds.
  - (ii). The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
  - (iii). The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the CWC. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services as stipulated in the Major Port Trusts Act and/or where payment of charges in advance is prescribed in this Scale of Rates.
- (2). The storage charges on abandoned FCL containers/shipper owned containers shall be levied upto the date of receipt of intimation of abandonment in writing or 75 days from the date of landing of container, whichever is earlier subject to the following conditions:
  - (i). The consignee can issue a letter of abandonment at any time.
  - (ii). If the consignee chooses not to issue such letter of abandonment, the container Agent/MLO can also issue abandonment letter subject to the condition that,
    - (a) the Line shall resume custody of container along with cargo and either take back it or remove it from the port premises, and
    - (b) the Line shall pay all port charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container
  - (iii). The container Agent/MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and destuffing. In case of their failure to take such action within the stipulated period the storage charge on container shall be continued to be levied till such time all necessary actions are taken by the shipping lines for destuffing the cargo.
  - (iv). Where the container is seized/confiscated by the Custom Authorities and the same cannot be destuffed within the prescribed time limit of 75 days, the storage charges will cease to apply from the date the Customs order release of the cargo subject to lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and destuffing. Otherwise, seized/confiscated containers should be removed by the Lines/consignee from the port premises to the Customs bonded area and in that case the storage charge shall cease to apply from the date of such removal.
- (3). Users shall not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the CWC.

**CHAPTER - I**  
**GROUND RENT AND STORAGE CHARGES**

**1.1. Storage Charge**

Sl. No.	Description of Service	Rate (in ₹)
1.	<b>Import Operations</b>	
	<b>Storage charge (covered area)</b>	
	(a) On General Basis	
	- Upto 30 days	5.00 per MT per day
	- 31 <sup>st</sup> day onwards	7.00 per MT per day
	(b) On Reservation Basis	170.00 per sq mtr per month
2.	<b>Export Operations</b>	
	<b>Storage charge (covered area)</b>	
	(a) On General Basis	5.00 per MT per day
	(b) On Reservation Basis	170.00 per sq mtr per month
3	<b>Volume Basis (Open)</b>	
	(a) On Weekly Basis	11.00 per sq mtr per week or part thereof
	(b) On Monthly Basis	40.00 per sq mtr per month or part thereof

**Notes:**

- (1). First 3 days will be free for the import LCL cargo in CWC godowns, in respect of containers received from Kandla Port at CWC/CFS
- (2). 3 days free period will be allowed for stuffing of export cargo
- (3). While counting free days Customs notified holidays and CFS non-operating days falling in between or succeeding the free period will not be counted
- (4). **INSURANCE:**

It will be presumed that the stock being received at the CFS, Kandla port are adequately insured by the user against all possible risks during storage including interests of the Customs. Thus in any eventuality, CWC shall not be responsible for any insurable claims/risks including consequential losses. Same assumption will also apply for export cargo warehouses.

However in case the insurance cover is required by any party against the risk of fire, flood, cyclone, theft, etc., the same will be arranged by the CWC-CFS, Kandla on a written request, for which advalorem charge at the rate of 12.50 paisa per ₹1000/- value of the stocks will be levied, per week or part thereof.

- (5) For cargo stored in open area at the request of users, storage charges would be 25% less than the rate prescribed for covered area.
- (6) Container / Cargo remained un-cleared beyond 30 days shall be liable for shifting to the disposal unit at CFS Gandhidham at the risk and cost of the importer / CHA / Shipping Lines
- (7) 25% extra charges will be levied for hazardous cargo.
- (8) Storage charge on cargo shall not accrue for the period when CWC is not in a position to deliver/shift the import/export cargo when requested by the user.

1.2. **Ground Rent**

Sl. No.	Description of Service	Rate per container per day (in ₹)	
		20' container	40' container
1	<b>Import operations</b>		
(A)	Loaded Container		
(i)	1 to 5 days	Free – including date of arrival	Free – including date of arrival
(ii)	6 to 15 days	150 00	300 00
(iii)	16 to 30 days	200 00	400 00
(iv)	31 <sup>st</sup> day onwards	400 00	800 00
2	<b>Export operations</b>		
(B)	Loaded Container		
(i)	1 to 3 days	Free	Free
(ii)	4 days to 15 day	150 00	300 00
(iii)	16 <sup>th</sup> day onwards	200 00	400 00
3	<b>Empty Container</b>	30 00	60 00

**Notes:**

- (1) All empty import containers that are stuffed at CWC-CFS will have 10 days free storage.
- (2) Three days free period is allowed on export containers after stuffing and/ or sealing of the container.
- (3) Container / Cargo remained un-cleared beyond 30 days shall be liable for shifting to the disposal unit at CFS Gandhidham at the risk and cost of the importer / CHA / Shipping Lines
- (4) Five days free period including date of arrival of the container in the CFS will be allowed for import containers brought from KPT
- (5) While counting free-days, Customs notified holidays and CFS non-operating days falling between or succeeding the free period will not be counted.
- (6) For reefer plugging facility charges @ ₹220/- per TEU and ₹330 00 per FEU per 4 hours or part thereof will be levied in addition to ground rent
- (7) 7 days free period will be allowed for parking of empty containers at CFS Kandla Port.
- (8) Free period in case of empty containers will commence from the date of parking of empty container at the designated yard of CFS Kandla Port, irrespective of time of arrival of such containers
- (9) **INSURANCE:**  
It will be presumed that the stock being received at the CFS, Kandla port are adequately insured by the user, against all possible risks during storage including interests of the Customs. Thus, in any eventuality, CWC shall not be responsible for any insurable claims/risks including consequential losses. Same assumption will apply for export cargo warehouses.  
However, in case the insurance cover is required by any party against the risk of fire, flood, cyclone, theft, etc., the same will be arranged by the CWC, CFS Kandla on a written request, for which advalorem charges at the rate of 12.50 paise per ₹1000/- value of the stocks will be levied, per week or part thereof.
- (10) 25% extra charges will be levied for hazardous cargo containers, oversized /over dimensional containers
- (11) Ground rent on container shall not accrue for the period when the CWC is not in a position to deliver/shift import/export containers for reasons attributable to the CWC

**CHAPTER-II**  
**CONTAINER/CARGO HANDLING & TRANSPORTATION CHARGE**

Sl. No.	Description of Operations	Rate (in ₹)								
A.	<b>Import Operations</b>									
(1).	<b>Import Loaded Movement + LO:</b> Providing road vehicles at Container Yard, Kandla Port and taking over loaded containers placed by Terminal operators on the vehicles provided by the contractor, after due inspection of the condition of the container, the lock & seals and on completion of the required formalities, transporting the same to the Container Freight Station, CWC, Kandla Port (under custom escort wherever/ whenever required), lift-off & stacking in the CY up to three high.	<table border="1"> <tr><td>PER TEU</td></tr> <tr><td>₹1350 00</td></tr> </table> <table border="1"> <tr><td>PER FEU</td></tr> <tr><td>₹2025 00</td></tr> </table>	PER TEU	₹1350 00	PER FEU	₹2025 00				
PER TEU										
₹1350 00										
PER FEU										
₹2025 00										
(2). (a).	<b>De-stuffing:</b> De-stuffing the container as per the procedure laid down, inventorisation of the cargo and stacking the same in the Import Warehouse/ Open Yard (preferably by means of mechanical equipment) and carrying empty containers to the ECY or any other designated area within the CFS Complex and stacking them three high [irrespective of time lag between different operations].	<p><b>(i). General cargo</b></p> <table border="1"> <tr><td>PER TEU</td></tr> <tr><td>₹1150.00</td></tr> </table> <table border="1"> <tr><td>PER FEU</td></tr> <tr><td>₹1725.00</td></tr> </table> <p><b>(ii). Scrap/ Heavy Cargo</b></p> <table border="1"> <tr><td>PER TEU</td></tr> <tr><td>₹1450 00</td></tr> </table> <table border="1"> <tr><td>PER FEU</td></tr> <tr><td>₹2175.00</td></tr> </table>	PER TEU	₹1150.00	PER FEU	₹1725.00	PER TEU	₹1450 00	PER FEU	₹2175.00
PER TEU										
₹1150.00										
PER FEU										
₹1725.00										
PER TEU										
₹1450 00										
PER FEU										
₹2175.00										
(2). (b).	<b>Examination:</b> De-stuffing of the loaded container stacked in the yard by grounding them, wherever necessary (which may include transportation within the complex) for facilitating custom examination and stuffing the cargo back into the same container or any other containers after custom examination or loading the cargo/ container on to road vehicles and stacking the loaded/ empty container as the case may be in the LCY / ECY or any other designated area.	<p><b>(i). General cargo</b></p> <table border="1"> <tr><td>PER TEU</td></tr> <tr><td>₹1550.00</td></tr> </table> <table border="1"> <tr><td>PER FEU</td></tr> <tr><td>₹2325 00</td></tr> </table> <p><b>(ii). Scrap/ Heavy Cargo</b></p> <table border="1"> <tr><td>PER TEU</td></tr> <tr><td>₹1550.00</td></tr> </table> <table border="1"> <tr><td>PER FEU</td></tr> <tr><td>₹2325.00</td></tr> </table>	PER TEU	₹1550.00	PER FEU	₹2325 00	PER TEU	₹1550.00	PER FEU	₹2325.00
PER TEU										
₹1550.00										
PER FEU										
₹2325 00										
PER TEU										
₹1550.00										
PER FEU										
₹2325.00										
(3).	<b>Cargo Delivery:</b> Arranging Customs examination of cargo (which would include unpacking and re-packing of packages, providing suitable straps etc, or weightment, sealing wherever required on free of charge), and placing them in the stacks/ open yard, if necessary, and loading the entire consignment in to trucks/ vehicles provided by the importer/ CHA at the import warehouse/ open yard									
	(i) Manual handling	<table border="1"> <tr><td>PER QTL</td></tr> <tr><td>₹6.00</td></tr> </table>	PER QTL	₹6.00						
PER QTL										
₹6.00										
	(ii) Mechanical handling	<table border="1"> <tr><td>PER QTL</td></tr> <tr><td>₹8.00</td></tr> </table>	PER QTL	₹8.00						
PER QTL										
₹8.00										

Sl. No.	Description of Operations	Rate (in ₹)
B.	<b>Export Operations</b>	
(4)	<b>Carting:</b> Unloading the cargo from the trucks/ vehicles provided by CHA/Exporter/User at CWC, CFS complex and stacking the same in the Export Godown/ Open Yard by means of suitable mechanical equipment or by any other appropriate means, after due inventoarisation	
	(i) Manual handling	PER QTL ₹6.00
	(ii) Mechanical handling	PER QTL ₹8.00
(5).	<b>Examination, Stuffing &amp; LO:</b> Providing labour or appropriate equipment and arranging custom examination (which would include unpacking and re-packing of packages providing suitable straps / scales or weighment wherever / whenever required on free of cost) and re-stacking, if necessary, and consolidating the stocks / cargo, shifting of nominated empty container after retrieving the same from CFS container yard, placing the container, stuffing, locking & sealing and loading of the container on road vehicles	(i) General cargo PER TEU ₹1400.00  PER FEU ₹2100.00  (ii) Scrap/ Heavy Cargo PER TEU ₹2500.00  PER FEU ₹3750.00
(6).	<b>Direct Stuffing and LO:</b> Unloading the cargo from the vehicles at CFS complex and stacking the same in the yard by means of suitable mechanical equipment or by any other appropriate means, after due inventoarization. Providing labour or appropriate equipment for customs examination (which would include weighment wherever/whenever required on free of cost), and consolidating the nominated stocks/cargo; shifting the nominated empty container after retrieving the same from CFS container yard. Placing the container at Stuffing point, stuffing the let-export in to the nominated container by use of suitable mechanical equipment or by other means, locking and sealing container on completion of required formalities after following the prescribed procedure and lift-on/ subsequent internal movement of the loaded container to make space available for keeping the next container for stuffing purpose	PER TEU ₹1600.00  PER FEU ₹2400.00
(7).	<b>Transportation of Export loaded container</b> Providing road vehicles at CWC-CFS Kandla port, taking over the loaded Export Container and transportation of the same from CFS to CSY, Kandla Port (under custom escort wherever/ whenever required) and handing over the same to the port authorities, obtaining clear "EQUIPMENT INTERCHANGE REPORT" (EIR) & to submit the same to CWC-CFS authorities.	PER TEU ₹1200.00  PER FEU ₹1800.00

Sl. No. C.	Description of Operations <b>General Operations</b>	Rate (in ₹)
(8).	<b>Empty Container Movement.</b> Providing suitable vehicles and arranging transportation of Empty Container after due inspection about condition of the container (A) from CSY- Kandla Port Trust to CWC-CFS Kandla Port (B)-From any other CFS / Container yard within a road distance of 15-kms from the CFS-Kandla Port, to CWC-CFS Kandla Port, (Lift-on/off inside CSY Kandla Port/ Other designated Yard would not be on account of contractor) lift-off & stacking up to three high in CWC-CFS, CY or vice-versa (i). From any yard upto 15 Kms (ii). From CFS-Kandla Port to CFS (vice-versa)	(i). From any yard upto 15 Kms <b>PER TEU</b> <b>₹1300.00</b>  <b>PER FEU</b> <b>₹1950.00</b>  (ii). From CFS-Kandla Port to CFS (vice-versa) <b>PER TEU</b> <b>₹900.00</b>  <b>PER FEU</b> <b>₹1350.00</b>
(9).	<b>Inland Container Shifting:</b> Shifting of empty / loaded containers (including lift on/ lift-off) from one location to another location within the CWC-Container Freight Station Complex at the designated place including stacking the same upto three high by use of appropriate handling equipment  (i). Empty Containers  (ii). Loaded Containers	<b>PER TEU</b> <b>₹450.00</b>  <b>PER FEU</b> <b>₹675.00</b>  <b>PER TEU</b> <b>₹650.00</b>  <b>PER FEU</b> <b>₹975.00</b>
(10).	<b>NOTE:</b> NOT APPLICABLE IF SHIFTING OF CONTAINER IS REQUIRED FOR RETRIEVAL OF THE CONTAINER FOR ONWARD MOVEMENT / ANY DELIVERY THEREOF OR FOR NORMAL HOUSEKEEPING  <b>Lift on / Lift off:</b> (including retrieval) of containers into / from road vehicles of parties at the Container Freight Station, CWC, Kandla Port  (i). Empty Containers  (ii). Loaded Containers	<b>PER TEU</b> <b>₹300.00</b>  <b>PER FEU</b> <b>₹450.00</b>  <b>PER TEU</b> <b>₹450.00</b>  <b>PER FEU</b> <b>₹675.00</b>

Sl. No.	Description of Operations	Rate (In ₹)						
(11)	<b>Washing, etc.:</b> Shifting of empty containers from any location within CFS complex to Washing / Cleaning / Repair Yard and back to any location in the CWC, CFS complex as prescribed (washing and cleaning to be done by the contractor with out any extra remuneration)	<table border="1"> <tr> <td>PER TEU</td> </tr> <tr> <td>₹850.00</td> </tr> <tr> <td>PER FEU</td> </tr> <tr> <td>₹1275.00</td> </tr> </table>	PER TEU	₹850.00	PER FEU	₹1275.00		
PER TEU								
₹850.00								
PER FEU								
₹1275.00								
(12)	Movement/shifting of cargo from one place to any other place for weighment or other purpose, within same godown or different godown situated within the CWC-CFC premises	<p>(i) <u>Manual</u></p> <table border="1"> <tr> <td>PER QTL</td> </tr> <tr> <td>₹8.00</td> </tr> </table> <p>(ii) <u>Mechanical</u></p> <table border="1"> <tr> <td>PER QTL</td> </tr> <tr> <td>₹8.00</td> </tr> </table>	PER QTL	₹8.00	PER QTL	₹8.00		
PER QTL								
₹8.00								
PER QTL								
₹8.00								
(13)	Movement/ shifting of cargo from one place/ godown/ CY to any other place/ godown/ CY for weighment or other purpose, within CWC-CFS complex	<table border="1"> <tr> <td>PER QTL</td> </tr> <tr> <td>₹8.00</td> </tr> </table>	PER QTL	₹8.00				
PER QTL								
₹8.00								
(14)	Supply of casual labour per day per head as prescribed	As per the rate prescribed in the Minimum Wages Act						
(15)	<b>Palletization:</b> Providing the labour for palletization of cargo including preparation of pallets of appropriate size, strapping as per requirement (material i.e ready wooden pallets, straps, nails or other material required for the purpose of preparation of pallets will be arranged by the party) & stacking the pallets in the designated stack	<table border="1"> <tr> <td>PER QTL</td> </tr> <tr> <td>₹8.00</td> </tr> </table>	PER QTL	₹8.00				
PER QTL								
₹8.00								
(16)	<b>Bagging:</b> Providing labour for filling up loose cargo/ bag cargo into the fresh bags (materials to be provided by the party), stitching them, weighment (wherever required) & stack the same at the appropriate place	<table border="1"> <tr> <td>PER QTL</td> </tr> <tr> <td>₹8.00</td> </tr> </table>	PER QTL	₹8.00				
PER QTL								
₹8.00								
(17).	<b>Reworking of Container:</b> Providing the labour and appropriate equipment for destuffing of the cargo from the container and restuffing the cargo in the same or other nominated container after completing the formalities as required.	<table border="1"> <tr> <td>PER TEU</td> </tr> <tr> <td>₹2000.00</td> </tr> <tr> <td>PER FEU</td> </tr> <tr> <td>₹3000.00</td> </tr> </table>	PER TEU	₹2000.00	PER FEU	₹3000.00		
PER TEU								
₹2000.00								
PER FEU								
₹3000.00								
(18).	<p><b>Charges for Fumigation</b></p> <p>(a) Fumigation Charges with Methyl Bromide</p> <p>(b) Fumigation Charges with Aluminium Phosphide</p> <p><b>Note</b> This will be an optional service provided at the request of the relevant user</p>	<table> <tr> <td>20' container</td> <td>40' container</td> </tr> <tr> <td>1150.00</td> <td>2150.00</td> </tr> <tr> <td>375.00</td> <td>720.00</td> </tr> </table>	20' container	40' container	1150.00	2150.00	375.00	720.00
20' container	40' container							
1150.00	2150.00							
375.00	720.00							
(19).	Back to town i.e. Loading of Shut out cargo	<table border="1"> <tr> <td>PER QTL</td> </tr> <tr> <td>₹8.00</td> </tr> </table>	PER QTL	₹8.00				
PER QTL								
₹8.00								
(20).	<b>Locking charges</b>	<table border="1"> <tr> <td>PER TEU</td> </tr> <tr> <td>₹38.45 per day</td> </tr> </table>	PER TEU	₹38.45 per day				
PER TEU								
₹38.45 per day								